SKRZYDLATA POLSKA

34 (1572) • 23.08.1981 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 10 zł



SP

23 SIERPNIA – DZIEŃ LOTNICTWA POLSKIEGO

Oto 37 rocznica pierwszych lotów bojowych, wykonanych w dniu 23 sierpnia 1944 r. przez załogi 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Działania bojowe młodych pilotów ze składu zorganizowanego na ziemi radzieckiej ludowego Lotnictwa Polskiego, ich pierwsze walki z wojskami hitlerowskimi pod polskim niebem w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego, zapoczątkowały chlubny szlak bojowy, prowadzący od Wisły do Berlina i Łaby.

Każda kolejna rocznica tamtych historycznych wydarzeń niezmiennie wzbudza falę wspomnień, wywołuje określone refleksje. Tradycyjnym zwyczajem w Dniu Lotnictwa Polskiego, upamiętniającym ów chrzest bojowy pilotów 1 plm „Warszawa", ludzie w stalowych mundurach manifestują swą wierność dziedzictwu chlubnej przeszłości oraz składają hołd pamięci tym wszystkim, którzy na różnych frontach drugiej wojny światowej oddali swe życie w walce z faszystowskim najeźdźcą i bezwzględnym okupantem.

Szczególna jest atmosfera obchodów lotniczego święta w bieżącym roku. Wyciska na niej swoje piętno złożoność warunków sytuacji, w jakiej znalazła się nasza ojczyzna. Od roku żyjemy w kraju nękanym na co dzień napięciami, w kraju poważnie zagrożonym gospodarczo i politycznie, a równocześnie cierpiącym na znaczne rozluźnienie dyscypliny społecznej i osłabienie więzi zaufania.

Skutki występujących w skali kraju niekorzystnych, uciążliwych zjawisk są widoczne i odczuwane również w naszym, lotniczym środowisku. Nie zniechęcają one jednak do pracy, lecz przeciwnie, wyzwalają cenne inicjatywy i pobudzają do działania. Na szczególne podkreślenie zasługuje wyraźny wzrost świadomości obowiązku wobec ojczyzny, wzrost poczucia narodowej i zawodowej solidarności.

Ludzie lotnictwa deklarują i manifestują pełne poparcie politycznej linii społecznego porozumienia i socjalistycznej odnowy oraz programu zdecydowanej walki z tym wszystkim, co stanowi zagrożenie wewnętrznego porządku i bezpieczeństwa narodowego. Na wysoką ocenę zasługuje świadomość polityczna lotniczej kadry zawodowej, jej poczucie współodpowiedzialności za losy kraju i narodu oraz zdeterminowany codzienny trud, mający na celu przezwyciężenie wszelkich trudności, których nie szczędzi obecnie rzeczywistość. Bardzo ofiarnie jest wypełniana przez lotnictwo służebna wobec narodu powinność, przy zachowaniu spokoju, przestrzeganiu dyscypliny, zapewnieniu należytej czujności oraz wymaganej siły, gotowości i sprawności bojowej.

Wyrazem prezentowanej na co dzień wzorowej postawy jest planowa realizacja programów szkolenia. Inaczej być nie może. Lotnictwo jest jednym z głównych elementów systemu obronnego, a zarazem niezawodnym czynnikiem stabilizacji i porządku wewnętrznego. Jednocześnie jest częścią składową sojuszniczych sił zbrojnych Układu Warszawskiego, stojących na straży bezpieczeństwa wspólnoty socjalistycznej. Ludowe Lotnictwo Polskie jest zawsze wierne sojuszniczym zobowiązaniom.

Obecna trudna sytuacja społeczno-gospodarcza kraju zobowiązuje nas — żołnierzy ludowego Lotnictwa Polskiego do efektywnego wysiłku szkoleniowego i wychowawczego, do sprawności organizacyjnej i niezawodności technicznej, do wysokiej ideowości i świadomej dyscypliny. Uzyskiwane w służbie i pracy rezultaty są wkładem polskich lotników w realizację programu przezwyciężenia kryzysu, wkładem w utrwalanie pokoju i umacnianie socjalizmu w naszym kraju.

Kierując się uchwałami IX Nadzwyczajnego Zjazdu PZPR staramy się spożytkować wszystko, co może przysłużyć się uzyskaniu możliwie najlepszych wyników w naszym działaniu. Rozwijamy i utrwalamy najbardziej efektywne metody pracy, dążąc równocześnie do wyeliminowania wszelkich wadliwych nawyków i skłonności.

Podstawową dziedziną naszego działania w okresie pokojowym jest szkolenie, podporządkowane głównemu celowi — osiąganiu perfekcji zawodowej przez personel wszystkich specjalności lotniczych.

Równie ważną jak szkolenie dziedziną działania jest praca wychowawcza, przede wszystkim kształtowanie tak bardzo potrzebnej dzisiaj społecznej świadomości i patriotyzmu, ofiarności i zaangażowania, a także utrwalenie motywacji rzetelnej pracy i wytrwałości oraz pielęgnowanie koleżeństwa i kulturalnych, opartych na wzajemnej życzliwości i lojalności stosunków między ludźmi. W naszej ocenie służba w lotnictwie jest dobrą szkołą zawodu, poczucia obywatelskiej odpowiedzialności i narodowej więzi.

Obok zadań szkoleniowych i wychowawczych wojska lotnicze, podobnie jak pozostałe rodzaje sił zbrojnych, mają swój liczący się udział w tworzeniu dóbr materialnych. Wiadomym też jest powszechnie, że żołnierz polski zawsze chętnie pomaga społeczeństwu, szczególnie w przypadkach najbardziej trudnych i pilnych potrzeb społecznych.

Jedną z form pomocy na rzecz borykającej się z różnymi trudnościami ojczyzny jest dobre gospodarowanie, przemyślane wykorzystywanie środków materiałowych i finansowych oraz osiąganie możliwie wysokich rezultatów wszelkiego działania, przy minimalnie niezbędnych nakładach. Obowiązek racjonalnego gospodarowania jest w wojskach lotniczych traktowany na równi z obowiązkiem efektywnego i bezpiecznego szkolenia.

Nasz dzień powszedni jest długi, jako że służba trwa całą dobę. Zawód nasz, zwłaszcza zawód pilota, należy do najbardziej wyczerpujących. Trudna i odpowiedzialna jest również praca wszystkich pozostałych specjalistów lotniczych, ponieważ zadania często muszą być wykonywane w warunkach bardzo złożonych. Ale właśnie dlatego, że służba w lotnictwie jest trudna, odpowiedzialna, a zarazem tak zaszczytna i potrzebna, szczególnie w obecnej, pełnej napięć sytuacji międzynarodowej, poświęcamy jej z dumą nasze siły, nasz entuzjazm i nasze serca. Nigdy nie zabraknie nam, lotnikom, odwagi i rozwagi, zdecydowania i determinacji w działaniu na rzecz bezpieczeństwa i rozwoju socjalistycznej ojczyzny.

DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH
gen. dyw. pil. TADEUSZ KREPSKI

NAJLEPSZE ŻYCZENIA POLSKIM LOTNIKOM

Z okazji Święta Lotnictwa, w imieniu Zarządu Głównego Aeroklubu PRL i własnym pragnę przekazać najlepsze życzenia wszystkim polskim lotnikom.

W tym dniu składamy hołd pamięci lotników walczących na wszystkich frontach walki o wolność i niepodległość Ojczyzny podczas II wojny światowej; oddajemy cześć seniorom, a wśród nich pionierom polskiego lotnictwa, któremu poświęcili wszystkie swoje twórcze siły, życząc im wielu pogodnych lat życia; zasłużonym działaczom i długoletnim pracownikom lotnictwa sportowego przekazujemy słowa podzięki za ich zapał, ogromny wkład pracy w rozwój i osiągnięcia polskich skrzydeł; kadrze szkoleniowej i wyczynowej składamy gratulacje i podziękowania za rozsławianie polskich skrzydeł w świecie i życzymy im dalszych osiągnięć w podboju przestworzy i wychowaniu młodzieży lotniczej na godnych spadkobierców pięknej, pełnej chwały tradycji lotnictwa polskiego; pozdrawiamy lotników wojskowych dziękując im za wydatną pomoc udzieloną Aeroklubowi PRL w szkoleniu i wychowaniu młodzieży, życzymy im spokojnej służby na straży polskiego nieba; do wszystkich lotników cywilnych, pracowników przemysłu lotniczego oraz naszych współpracowników naziemnej obsługi kierujemy słowa uznania i wdzięczności za ich trud i ofiarność na rzecz lotnictwa polskiego, dla naszych bezpiecznych wzlotów; całej młodzieży zdobywającej piękny zawód lotniczy życzymy szybkiego opanowania sztuki latania, wysokiego kunsztu i wspaniałych podniebnych wrażeń; wszystkim ludziom lotnictwa z okazji naszego święta — wszystkiego najlepszego.

PREZES
Zarządu Głównego Aeroklubu PRL
gen. bryg. pil. dr JÓZEF SOBIERAJ

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

Z okazji Święta Lotnictwa Polskiego Zarząd Główny Aeroklubu PRL nadał odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego grupie działaczy aeroklubów. Otrzymali je:

z **Aeroklubu Białostockiego** — Tadeusz GÓRSKI, Zygmunt LECZYCKI, Józef RYBIŃSKI, Paweł USIEWICZ,

z **Aeroklubu Bydgoskiego** — Henryk MALINOWSKI, Stanisław SIERKO,

z **Aeroklubu Gdańskiego** — Janusz JUNG, Tadeusz WÓJCIK,

z **Aeroklubu Grudziądzkiego** — Eugeniusz SOBCZYK,

z **Aeroklubu Jeleniogórskiego** — Marian BOJARSKI, Jerzy OSMÓLSKI,

z **Aeroklubu Krakowskiego** — Kazimierz DZIEDZIC, Marian NOWAK, Marian WAJDA.

z **Aeroklubu Kujawskiego** — Leon ROSOŁEK,

z **Aeroklubu Lubelskiego** — Jerzy CORDÉE, Stanisław ŻYDEK.

z **Aeroklubu Łódzkiego** — Czesław DOMAGAŁA, Mieczysław NIEDŹWIECKI,

z **Aeroklubu Opolskiego** — Zdzisław FILINGIER,

z **Aeroklubu Ostrowskiego** — Aleksander DZIEWAŁTOWSKI,

z **Aeroklubu Podhalańskiego** — Juliusz JAROŃCZYK, Adam LECH, Ernest MACENOWICZ,

z **Aeroklubu Podkarpackiego** — Adam GIBA, Bronisław OSTROWSKI,

z **Aeroklubu Poznańskiego** — Andrzej ŁABĘCKI, Andrzej OPOROWSKI,

z **Aeroklubu Radomskiego** — Kazimierz PIWOWARSKI, Józef SZELĄG,

z **Aeroklubu Słupskiego** — Mieczysław POBIERAJŁO, Mieczysław TWARDOWSKI, Henryk ZARĘBA,

z **Aeroklubu Stalowowolskiego** — Edward PATEREK,

z **Aeroklubu Szczecińskiego** — Tadeusz LASECKI, Jerzy ZIĘTEK,

z **Aeroklubu Śląskiego** — Stanisław NOWAK, Grzegorz SMOŁKA,

z **Aeroklubu Świdnickiego** — Zbigniew PIASECKI, Władysław STAROBRAT,

z **Aeroklubu Tatrzańskiego** — Czesław KOSECKI, Andrzej ŚWIST, Tadeusz ŚWIST,

z **Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego** — Zdzisław POGORZAŁA,

z **Aeroklubu Włocławskiego** — Stanisław PODLEWSKI,

z **Aeroklubu Wrocławskiego** — Jadwiga DUDAŁA, Ryszard KUŚ, Eugeniusz KUŹBIK,

z **Aeroklubu Zagłębia Miedziowego** — Włodzimierz WOŹNICZKO,

z **Aeroklubu Ziemi Lubuskiej** — Krzysztof DOBROWOLSKI, WACŁAW HOŁYŚ,

z **Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej** — Tadeusz GOZDAN,

z **Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej** — Józef GORGOŃ, Stefan ŁAŃCUCKI, Mirosław MAGIERA, Mieczysław RÓŻAŃSKI, Władysław WAŁACH, Jan WAWRZYNIUK,

z **Aeroklubu Orląt** — Jerzy STASZEWSKI,

z **Zarządu Głównego Aeroklubu PRL** — Kazimierz ANTOSIEWICZ.

ZNAKOMITE SUKCESY POLSKICH SPORTOWCÓW LOTNICZYCH

Z Nottingham w Wielkiej Brytanii, gdzie odbyły się IV Mistrzostwa Świata w Lataniu Precyzyjnym, otrzymaliśmy niezwykle miłą wiadomość:

Polscy piloci samolotowi, startujący na samolotach PZL-104 Wilga, osiągnęli znakomity sukces. **KRZYSZTOF LENARTOWICZ** wywalczył srebrny medal zdobywając tytuł wicemistrza świata, **EDWARD POPIOŁEK** zajął 3 miejsce, zdobywając brązowy medal i tytuł II wicemistrza świata. Również w klasyfikacji drużynowej Polacy zajęli 2 miejsce, zdobyli srebrny medal i tytuł wicemistrzów świata, ustępując jedynie Szwedom. Mistrzem świata został Szwed Krave.

Rekord świata w modelarstwie lotniczym ustanowił członek Aeroklubu Warszawskiego **Włodzimierz Mazurczak**. Jego model wodnosamolotu o napędzie gumowym (klasa F1B) wykonał lot na długotrwałość wynikiem 7 min 41 s. Poprzedni rekord w tej kategorii należał od 1979 r. do radzieckiego modelarza L. Astanowa i wynosił 6 min 14 s.

Bliższe szczegóły i relacje z Nottingham oraz o rekordzie modelarskim podamy w następnych numerach.

W dniu naszego lotniczego święta, które w bieżącym roku obchodzimy w warunkach znacznie skromniejszych niż zazwyczaj, miło nam podać komunikat o przyznaniu przez zespół redakcji „Skrzydlatej Polski" tradycyjnych honorowych wyróżnień pn. BŁĘKITNE SKRZYDŁA. Odtąd co roku przyznawane one będą przez redakcję na Święto Lotnictwa Polskiego.
Zgodnie z naszymi wcześniejszymi zapowiedziami zmodyfikowaliśmy charakter BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ. Wyróżnienia, indywidualne i zespołowe, przyznawane są w mniejszej liczbie — w większości za całokształt wyróżniającej się pracy i działalności w lotnictwie polskim i na rzecz lotnictwa oraz za wybitne, dużej rangi osiągnięcia jednorazowe. Ta nowa formuła BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ spotkała się z uznaniem większości Czytelników i społeczności lotniczej.

Dziękujemy wnioskodawcom za zgłoszone kandydatury, spośród których, niestety, nie wszystkie mogliśmy wziąć pod uwagę, ze względu na słabe motywacje. Ogółem otrzymaliśmy zgłoszenia 37 kandydatów. BŁĘKITNE SKRZYDŁA przyznaliśmy indywidualnie 23 osobom i 2 zespołom.

Naszym Laureatom serdecznie gratulujemy honorowych wyróżnień. Ich sylwetki będziemy przedstawiać sukcesywnie na łamach „Skrzydlatej". Będziemy się również starać, aby móc się spotkać z nimi osobiście, celem wręczenia pamiątkowych dyplomów i znaczków.

REDAKCJA

BŁĘKITNE SKRZYDŁA '81

NASI LAUREACI

Indywidualni

ANDRZEJ BACHMAN z Wrocławia, inż. pil. instr. — za konstrukcje trzech typów wyciągarek o wysokich walorach użytkowych.

ALOJZY GÓRNY z Łodzi, płk pil. inż., kierownik Aeroklubu Łódzkiego — Ośrodka Szkolenia Lotniczego — za całokształt zaangażowanej pracy zawodowej i społecznej w polskim lotnictwie sportowym, ze szczególnym uwzględnieniem działalności w Aeroklubie Łódzkim, który pod jego kierownictwem zajął kolejno w ostatnich trzech latach 1 miejsce w ogólnopolskim współzawodnictwie między aeroklubami.

MARCIN JAXA-ROŻEN z Jeleniej Góry, mgr inż. pil. instr. — za całokształt zaangażowanej społecznej działalności lotniczej w Aeroklubie Jeleniogórskim, ze szczególnym uwzględnieniem pracy z młodzieżą Harcerskiego Klubu Lotniczego Trawers.

KLEMENS KOHLS, pil. szef techniczny Aeroklubu Bydgoskiego — za długoletnią, ofiarną pracę w polskim lotnictwie sportowym.

EDWARD KOLENDO z Gdańska, kierownik Oddziału PLL LOT w Gdańsku — za długoletnią ofiarną pracę w polskiej komunikacji lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem oddziału LOTU w Gdańsku.

ANDRZEJ KORZENIOWSKI z Torunia, mgr pil. instr., członek Aeroklubu Pomorskiego — za zdobycie (w składzie załogi jako II pilot) mistrzostwa świata, indywidualnie i drużynowo, w III Samolotowych Rajdowych Mistrzostwach Świata w 1980 r.

MAREK KUDASIEWICZ z Krakowa, mgr inż., harcmistrz PL — za wieloletnią, ofiarną, społeczną pracę wychowawczą z młodzieżą harcerską oraz działalność w Aeroklubie Krakowskim.

JÓZEF KUŹMIŃSKI ze Szczecina, mechanik lotniczy w Oddziale PLL LOT w Szczecinie — za długoletnią zaangażowaną pracę zawodową w polskiej komunikacji lotniczej i szkolenie młodych kadr.

ANNA LESKA-DAAB z Warszawy, ppor. w st. spocz. pil., członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — za bojową działalność lotniczą w walce z wrogiem na frontach II wojny światowej.

BRONISŁAW MALCZYK z Sierszy, mgr inż., członek Aeroklubu Śląskiego — za ustanowienie w 1980 r. rekordu świata i 2 rekordów Polski w klasie modeli wodnosamolotów z silnikiem tłokowym F1C.

JAN STEFAN MORACZEWSKI z Warszawy, ppłk w st. spocz. nawig., członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — za całokształt 60-letniej zaangażowanej pracy zawodowej i społecznej w lotnictwie polskim.

HENRYK MUSZCZYŃSKI z Leszna Wlkp., mgr inż. pil. instr. — za wybitny wyczyn — wykonanie po raz pierwszy w Polsce przelotu szybowcowego po trasie docelowo-powrotnej na odległość ponad 1000 km.

MIECZYSŁAW MÜMLER z Londynu (Wielka Brytania), płk rez. pil. — za bojową działalność lotniczą w walce z wrogiem na frontach II wojny światowej.

ALOJZY PATOCKI z Poznania, pil., instr., członek Poznańskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — za całokształt 45-letniej ofiarnej pracy zawodowej i społecznej w lotnictwie polskim.

GUSTAW POKRZYWKA z Krakowa, płk w st. spocz. pil., członek Krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa (m.in. mechanik pokładowy — członek załogi RWD-9 pil. Jerzego Bajana, która zajęła 1 miejsce w Challenge'u 1934) — za całokształt 65-letniej wybitnie zaangażowanej pracy zawodowej i społecznej w lotnictwie polskim.

ADAM POPIEL z Gliwic, historyk lotnictwa, członek Krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — za duży wkład pracy społecznej w odtwarzanie z pietyzmem dziejów lotnictwa polskiego, szczególnie za zbieranie i opracowywanie biografii lotników polskich zmarłych w latach 1933—39.

LEOKADIA RZĄDKOWSKA z Warszawy, pracowniczka CZLC — za długoletnią ofiarną pracę w polskim lotnictwie cywilnym i niezwykle serdeczny, życzliwy stosunek do ludzi z nim związanych.

ANDRZEJ SAMEK z Krakowa, doc. dr inż., pracownik naukowy Politechniki Krakowskiej — za długoletnią, zaangażowaną społeczną działalność popularyzatorską lotnictwa, szczególnie za 20-letnie kierownictwo w Komisji Popularyzacji Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim.

STANISŁAW SKALSKI z Warszawy, płk rez. pil. — za całokształt wybitnej pracy zawodowej w polskim lotnictwie wojskowym, bohaterską walkę z wrogiem na frontach II wojny światowej i zaangażowaną działalność w lotnictwie sportowym.

KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI z Warszawy, inż., pisarz — za całokształt twórczości pisarskiej o tematyce lotniczej oraz pracę zawodową i społeczną w lotnictwie polskim.

WITOLD ŚWIADEK z Rzeszowa, pil. doświadczalny, instr., członek Aeroklubu Rzeszowskiego — za zdobycie (w składzie załogi jako I pilot) mistrzostwa świata, indywidualnie i drużynowo, w III Samolotowych Rajdowych Mistrzostwach Świata w 1980 r.

MIECZYSŁAW TWARDOWSKI ze Słupska, instr. modelarstwa, mistrz sportu, członek Aeroklubu Słupskiego — za zaangażowaną pracę wychowawczą z młodzieżą i osiągnięcia sportowe w modelarstwie lotniczym i kosmicznym.

ALEKSANDRA ZASUSZANKA-DOBROWOLSKA z Kielc, pisarka, autorka tekstu Marsza Lotników — za całokształt twórczości literackiej o tematyce lotniczej i zaangażowaną działalność społeczną w lotnictwie polskim

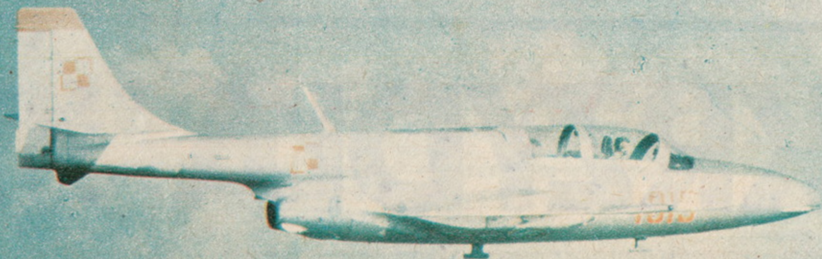
Zespołowi

ZESPÓŁ PRACOWNIKÓW INSTYTUTU LOTNICTWA z Warszawy w składzie: mgr inż. Jerzy Grzegorzewski, doc. dr inż. Tadeusz Kostia, doc. dr inż. Justyn Sandauer — za opracowanie Studium Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ pt. „Rozwój sprzętu lotniczego dla intensyfikacji światowej produkcji żywności", które uzyskało wysoką ocenę ekspertów zagranicznych.

ZESPÓŁ LOTNICTWA SANITARNEGO z Bydgoszczy — za całokształt 25-letniej ofiarnej pracy transportowej w służbie zdrowia społecznego.

Wojska lotnicze

(Instytucje, szkoły, ośrodki)



Z okazji Święta Lotnictwa Polskiego postanowiliśmy przedstawić pokrótce Czytelnikom szkoły, instytuty, ośrodki i instytucje Wojsk Lotniczych, które wchodzą w skład szeroko pojętej infrastruktury lotniczej, bez której trudno byłoby wyobrazić sobie sprawne funkcjonowanie Wojsk Lotniczych w systemie obronnym PRL.

Zdjęcie: L. Zielaskowski (red.)

Wojska Lotnicze stanowią jeden z nowoczesnych i podstawowych rodzajów Sił Zbrojnych PRL. Przeznaczone są do prowadzenia różnorodnych działań bojowych zarówno bezpośrednio na polu walki we współdziałaniu z innymi rodzajami wojsk, jak i samodzielnie na zapleczu przeciwnika przez uderzenia z powietrza na cele naziemne, nawodne i podwodne oraz do zwalczania lotnictwa wroga w powietrzu i na lotniskach, jak również do niszczenia środków napadu jądrowego nieprzyjaciela, do osłony ugrupowań bojowych i operacyjnych, wojsk własnych przed uderzeniami sił powietrznych przeciwnika, prowadzenia rozpoznania powietrznego w skali taktycznej i operacyjnej a także do wykonywania licznych zadań o charakterze pomocniczym.

Lotnictwo ludowego Wojska Polskiego utworzone w czasie II wojny światowej na terytorium ZSRR, a następnie prowadzące działania bojowe na najważniejszym kierunku strategicznym (w operacjach wiślańsko-odrzańskiej, pomorskiej i berlińskiej), stało się podstawą rozwoju Wojsk Lotniczych Polski Ludowej. Zasadniczą reorganizację pokojową w Wojskach Lotniczych przeprowadzono w drugiej połowie 1945 i pierwszym kwartale 1946 roku. W latach 1950—1952 jednostki lotnicze zostały wyposażone w samoloty odrzutowe.

Obecnie główną siłą uderzeniową Wojsk Lotniczych jest lotnictwo operacyjne, które stosownie do swego przeznaczenia dzieli się na: myśliwskie, myśliwsko-szturmowe, myśliwsko-bombowe, rozpoznawcze, transportowe i pomocnicze (sanitarne, łącznikowe, samoloty i śmigłowce dowodzenia itp.). W składzie Wojsk Lotniczych znajdują się także pododdziały budowy, obsługi i obrony lotnisk, łączności, radiotechniczne, chemiczne oraz służby podobnie jak w innych rodzajach wojsk — a także typowe tylko dla lotnictwa, jak nawigatorska, spadochronowa, meteorologiczna. Sprzęt lotniczy będący na uzbrojeniu stale jest unowocześniany. Poważna część pilotów posiada kwalifikacje klasy mistrzowskiej i pierwszej klasy, czyli najwyższe kwalifikacje lotnicze. Aktualnie Wojska Lotnicze stanowią 1/3 Sił Zbrojnych PRL.

Podstawową rolę w całokształcie kierowania Wojskami Lotniczymi spełnia Dowództwo Wojsk Lotniczych z siedzibą w Poznaniu.

DOWÓDZTWO WOJSK LOTNICZYCH

Dowództwo Wojsk Lotniczych stanowi centralny organ dowodzenia lotnictwem ludowego Wojska Polskiego, który został utworzony 31 października 1944 roku wg etatu nr 015/467 na bazie rozformowanej 6 radzieckiej armii lotniczej. Początkowo nosiło ono nazwę: Dowództwo Lotnictwa WP i miało swoją siedzibę w Zamościu, a po wyzwoleniu Warszawy rozmieszczone było w Pruszkowie. Dowódcą lotnictwa WP był gen. dyw. Teodor Połynin. W początkowej fazie działalności cały wysiłek Dowództwa Lotnictwa WP został skupiony głównie na sprawach organizacyjnych. Począwszy od 18 kwietnia 1945 r. Dowództwo Lotnictwa WP rozpoczęło dowodzenie działaniami lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej z wysuniętego stanowiska dowodzenia, rozmieszczonego na polu bitwy. 13 marca 1946 roku zmieniono etat tego dowództwa i przemianowano go na Dowództwo Wojsk Lotniczych. Od 1947 r. dowódcą Wojsk Lotniczych był gen. bryg. Aleksander Romeyko.

W związku z włączeniem do Wojsk Lotniczych Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju, 25 listopada 1954 r. zostaje utworzone Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju (dowódca — gen. broni pil. Jan Turkiel). 14 kwietnia 1962 r. powstaje Inspektorat Lotnictwa (inspektor — gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki) z ograniczonym zakresem prerogatyw. 20 lutego 1968 r. na bazie Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego ponownie powstaje Dowództwo Wojsk Lotniczych z siedzibą w Poznaniu. Od tego czasu dowódcami Wojsk Lotniczych kolejno byli: gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, gen. dyw. pil. Henryk Michałowski, a obecnie gen. dyw. pil. Tadeusz Krepski.

WYŻSZA OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA im. JANA KRASICKIEGO W DĘBLINIE

Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego (zwana Szkołą Orląt) jest najstarszą polską wojskową uczelnią lotniczą. Tradycje jej sięgają roku 1925, kiedy to w Grudziądzu została utworzona Oficerska Szkoła Lotnicza, przeniesiona następnie w 1927 r. do Dęblina. W 1944 r. powołano do życia Wojskową Szkołę Pilotów i przeniesiono do Dęblina. Szkoła ta wkrótce została przekształcona w Oficerską Szkołę Lotniczą.

Gruntowna reorganizacja systemu kształcenia w OSL nastąpiła w latach 1956—1959, w związku z wprowadzeniem na uzbrojenie samolotów odrzutowych. Do 1967 r. głównym zadaniem szkoły było przygotowanie w ciągu trzyletniego okresu szkolenia oficerów-pilotów i nawigatorów na poziomie oficerskiej szkoły zawodowej.

W styczniu 1968 r. OSL uzyskała status wyższej szkoły wojskowej. WOSL w toku czteroletnich studiów kształci oficerów inżynierów-dowódców dla wszystkich rodzajów lotnictwa wojskowego o następujących specjalnościach: inżynier pilot lotnictwa myśliwskiego, inżynier pilot śmigłowców, inżynier pilot lotnictwa transportowego, inżynier lotnictwa transportowego, inżynier nawigator statków powietrznych i inżynier nawigator stanowisk dowodzenia. Ponadto kształceni są oficerowie polityczni lotnictwa (studia humanistyczne). W Szkole Chorążych Wojsk Lotniczych przy WOSL kształcą się piloci śmigłowców i samolotów transportowych, szkoli się tutaj nawigatorów statków powietrznych, nawigatorów naziemnych stanowisk dowodzenia i meteorologów. Ponadto w WOSL prowadzone są kursy oficerskie różnych specjalności i szczebli (WKDO, KDO, KPO, SOR, zaoczne kursy inżynierskie oraz roczne kursy podoficerskie). Specjaliści — meteorolodzy kształceni są w Szkole Specjalistów Służby Meteorologicznej Wojsk Lotniczych przy WOSL.

Od 1972 r. działa przy WOSL Liceum Lotnicze, które kształci uczniów w zakresie szkoły średniej. Przy Liceum Lotniczym utworzono w 1974 r. wieczorowe Technikum Lotnicze.

W WOSL kształci się również żołnierzy długoterminowej służby wojskowej według programów trzyletniej zasadniczej szkoły zawodowej w specjalnościach: kierowców samochodowych, mechaników samochodowych i radiowo-telewizyjnych.

W ponad 60 powojennych promocjach skierowanych zostało do służby w ludowym Lotnictwie Polskim kilka tysięcy absolwentów dęblińskiej szkoły lotniczej. W uznaniu zasług szkoła odznaczona została w 1955 r. Orderem Sztandaru Pracy II klasy oraz w 1979 r. Orderem Krzyża Grunwaldu III klasy.

TECHNICZNA SZKOŁA WOJSK LOTNICZYCH im. MICHAŁA WÓJTOWICZA W ZAMOŚCIU

Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych im. M. Wójtowicza kształci niższy i średni personel techniczny dla potrzeb lotnictwa Sił Zbrojnych PRL.

Początki TSWL sięgają jesieni 1944 r. Rozkazem Naczelnego Dowódcy WP nr 91 z 31 października tego roku powołano do życia Centralną Szkołę Lotniczą WP z miejscem postoju w Zamościu. Przyjęcia kandydatów zarówno do szkolenia na pilotów, jak i mechaników przeprowadzono wśród żołnierzy 9 zapasowego pułku piechoty stacjonującego na terenie Majdanka k/Lublina. Zasadnicza grupa kandydatów licząca około 750 ludzi przybyła do Zamościa w połowie grudnia 1944 r., gdzie przystąpiono do organizowania szkoły. 21 grudnia 1944 r. zmieniono nazwę szkoły na Zjednoczoną Szko-

lę Lotniczą WP z jednoczesnym podziałem na dwa bataliony: pierwszy — pilotów, nawigatorów i strzelców pokładowych oraz drugi — mechaników wszystkich specjalności.

Inauguracja szkolenia odbyła się 2 stycznia 1945 r., a 9 stycznia tego roku stanowisko komendanta objął gen. bryg. pil. Józef Smaga. W marcu 1945 r. 1 batalion szkoły (personel latający) rozformowano, a na jego miejsce utworzono eskadry lotnicze wchodzące w skład pułku szkolno-bojowego.

Zgodnie z rozkazem Naczelnego Dowódcy WP nr 68/1 org. z 13 kwietnia 1945 r. przeprowadzono kolejną reorganizację szkoły: wyodrębniono Wojskową Szkołę Pilotów z siedzibą w Dęblinie i Wojskową Techniczną Szkołę Lotniczą, której bazą pozostał Zamość. 18 maja 1945 r. nastąpiła pierwsza promocja absolwentów. W ostatniej dekadzie sierpnia 1945 r. szkoła została przebazowana z Zamościa do Warszawy (Bemowo), gdzie znajdowała się do 1950 r., aby ponownie wrócić do Zamościa.

W styczniu 1951 r. szkoła przeszła na nowy etat i jednocześnie otrzymała obowiązującą do dziś nazwę — Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych. W połowie września 1955 r. nastąpił podział szkoły na Techniczną Oficerską Szkołę Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego z siedzibą w Oleśnicy i Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych w Zamościu. Komendantem TSWL został jeden z pierwszych jej wychowanków mjr Franciszek Ilnicki. Szkolenie mechaników lotniczych przewidziane zostało na 9 miesięcy. Byli to mechanicy samolotów myśliwskich, szkolno-treningowych i transportowych. W 1957 r. następuje skrócenie procesu szkolenia mechaników lotniczych do 5 miesięcy, związane z wejściem w życie ustawy o dwuletniej zasadniczej służbie wojskowej w Wojskach Lotniczych.

W 1964 r. rozpoczyna się szkolenie mechaników Szkoły Podoficerskiej — kandydatów do służby zawodowej na stanowiskach młodszego personelu technicznego. W roku szkolnym 1965 specjalizację techniczno-lotniczą zdobywają w TSWL elewi Podoficerskiej Szkoły Zawodowej im. Rodziny Nalazków z Elbląga. Jesienią 1965 r. rozpoczynają naukę pierwsi żołnierze ochotniczej, długoterminowej służby wojskowej.

W 1973 r. rozpoczyna się w TSWL szkolenie mechaników Podoficerskiej Szkoły Zawodowej. Pod koniec 1979 r. TSWL przygotowywała personel techniczny w 32 specjalnościach. Za duży wkład szkoły w umacnianie obronności kraju została ona odznaczona Orderem Sztandaru Pracy II klasy.

CENTRALNY OŚRODEK SZKOLENIA SPECJALISTÓW TECHNICZNYCH WOJSK LOTNICZYCH im. gen. WALEREGO WRÓBLEWSKIEGO W OLEŚNICY

Jest to szkoła lotnicza kształcąca młodzież i średni personel techniczny dla potrzeb lotnictwa wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych PRL.

Tradycje COSSTWL sięgają 1944 roku, kiedy to w październiku Naczelny Dowódca WP powołuje do życia Wojskową Szkołę Lotniczą Wojska Polskiego w Zamościu. Po kolejnych zmianach dyslokacji i różnych modyfikacjach szkoła otrzymała nazwę Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w 1950 r. i rozpoczęła szkolenie mechaników lotniczych w zakresie obsługi samolotów odrzutowych.

W połowie września 1955 r. nastąpił podział szkoły na Techniczną Oficerską Szkołę Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego z siedzibą w Oleśnicy i Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych w Zamościu. Na przełomie lat 1969—1970 Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych została przekształcona w Centralny Ośrodek Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych. W Ośrodku w Technicznej Podoficerskiej Szkole Zawodowej Wojsk Lotniczych kształci się podoficerów dla lotniczego personelu technicznego w specjalnościach: budowy i eksploatacji samolotów, uzbrojenia lotniczego, sprzętu lotniczego oraz pokładowych urządzeń radiotechnicznych. W szkole chorążych COSSTWL na 2- i 3-letnich kursach kształci się chorążych lotniczego personelu technicznego w specjalnościach: budowa i eksploatacja samolotów, uzbrojenia lotniczego, sprzętu lotniczego oraz samolotowych urządzeń radiotechnicznych. Ponadto szkoli się również chorążych rezerwy. COSSTWL został odznaczony Orderem Sztandaru Pracy II klasy.

OŚRODEK SZKOLENIOWO-KONDYCYJNY PERSONELU LATAJĄCEGO W ZAKOPANEM

Ośrodek ten utworzono w 1957 r. jako bazę szkoleniowo-kondycyjną dla pilotów lotnictwa Sił Zbrojnych PRL. W początkowej fazie baza ta nosiła nazwę Ośrodka Kondycyjnego.

Celem trzytygodniowego pobytu w Ośrodku Szkoleniowo-Kondycyjnym Personelu Latającego jest maksymalna regeneracja kondycji psychofizycznej oraz przedłużenie okresu zdolności do służby w powietrzu personelu latającego.

INSTYTUT TECHNICZNY WOJSK LOTNICZYCH W WARSZAWIE

Instytut ten stanowi resortową placówkę naukowo-badawczą obejmującą zakresem swojej działalności zagadnienia związane z techniką lotniczą i lotniskową. ITWL został powołany do życia rozkazem ministra Obrony Narodowej z 17 czerwca 1953 r. pod nazwą Instytutu Naukowo-Badawczego Wojsk Lotniczych. 1 sierpnia 1958 r. zmienił dotychczasową nazwę na Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych.

Przedmiotem badań ITWL są wszystkie elementy i podsystemy eksploatacji samolotów i śmigłowców. Instytut zajmuje się pracami naukowo-badawczymi nad tymi tematami, które decydują o efektywności funkcjonowania lotnictwa Sił Zbrojnych PRL. Na pierwszym miejscu znajdują się tematy związane z bezpieczeństwem lotów. Istotne znaczenie w działalności ITWL mają podejmowane prace z zakresu systemów gotowości bojowej jednostek lotniczych, badań w laboratoriach i realnych warunkach eksploatacyjnych własności funkcjonalnych, niezawodnościowych i trwałościowych sprzętu lotniczego i nawierzchni lotniskowych, optymalizowania procedur eksploatacyjnych, budowy specjalnych ośrodków do szkolenia lotniczego oraz do kierowania lotami. Instytut prowadzi badania eksploatacyjne wszystkich wojskowych samolotów. ITWL prowadzi także prace z zakresu budowy i użytkowania lotnisk, wprowadzając nowe metody rozpoznawania geomorfologicznego gruntów z powietrza za pomocą fotografii lotniczej czarno-białej, barwnej i w podczerwieni.

Dorobek Instytutu jest rozpowszechniany w czasopismach fachowych i we własnym wydawnictwie pn. „Informator ITWL". Do końca 1978 r. uzyskano ponad 100 patentów, zatwierdzonych i udzielonych przez Urząd Patentowy PRL. Prace naukowe uzyskały 20 nagród i wyróżnień ministra Obrony Narodowej, 24 nagrody i wyróżnienia innych resortów, związane głównie z nauką i techniką, jak również w konkursach „Życia Warszawy" i NOT.

WOJSKOWY INSTYTUT MEDYCYNY LOTNICZEJ W WARSZAWIE

Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej (WIML) jest placówką naukowo-badawczą prowadzącą studia i badania w dziedzinie medycyny lotniczej oraz prowadzi działalność orzeczniczą i kliniczną, a także szkolenie kadr lekarskich dla potrzeb służby lotniczo-lekarskiej.

Początki Instytutu sięgają 1928 r., kiedy to rozkazem ministra Spraw Wojskowych powołano Centrum Badań Lekarskich Lotnictwa, przemianowane 1 sierpnia 1936 r. na Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa. Za zalążek obecnego Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej można uważać utworzone w marcu 1945 r. przy Dowództwie Lotnictwa WP — Ruchome Laboratorium Sanitarno-Epidemiologiczne, które w kilka miesięcy później przekształcono w Laboratorium Fizjologii i Higieny Lotniczej. 1 czerwca 1946 r. do tego Laboratorium dołączony został szpital lotniczy i powstała większa placówka pn. „Centrum Laboratorium Medycyny Lotniczej". 1 maja 1947 r. placówka ta została przemianowana na Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich z siedzibą w Warszawie. 14 stycznia 1955 r. przemianowano go na Wojskowy Instytut Naukowo-Badawczy i Doświadczalny Medycyny Lotniczej.

Zgodnie z zarządzeniem MON z 21 maja 1958 r. Instytut został zreorganizowany i uzyskał obecną nazwę Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. W Instytucie utworzono następujące ośrodki: Patofizjologii Lotniczej Eksperymentalnej, Patofizjologii Klinicznej, Główna Wojskowa Komisja Lotniczo-Lekarska i Dział Konstrukcyjno-Inżynieryjny. W 1959 r. rozpoczęła działalność Rada Naukowa WIML.

W latach siedemdziesiątych duże znaczenie miał wzrastający udział WIML w rozwoju niektórych dziedzin nauki polskiej. Dotyczy to szczególnie medycyny klinicznej, medycyny przemysłowej i sportowej, a także kosmonautyki. WIML ma duży udział w zakresie przygotowania pierwszego polskiego kosmonauty, który został wybrany w drodze kolejnych — naukowo opracowanych — eliminacji. System ten spotkał się z wysokim uznaniem ze strony Komisji Lotniczo-Lekarskiej ZSRR i postawiony za wzór innym krajom socjalistycznym.

Instytut od 1967 r. poprzez PAN, uczestniczył w rozwiązywaniu wielu problemów naukowych programu Interkosmos. Wyniki swoich badań prezentował systematycznie na światowych kongresach medycyny lotniczej i kosmicznej oraz na kongresach astronautycznych. WIML wydaje własne czasopismo naukowe „Medycyna Lotnicza". Tylko w latach 1970—1978 za swe osiągnięcia naukowe specjaliści medycyny WIML zostali wyróżnieni m. in. Nagrodą Państwową II stopnia, 12 nagrodami ministra Obrony Narodowej, nagrodą ministra Przemysłu Maszynowego, nagrodą ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki oraz Dyplomem Honorowym przyznanym przez Międzynarodową Federację Lotniczą. W 50 rocznicę swego istnienia (w 1978 r.) WIML został odznaczony przez Radę Państwa Orderem Sztandaru Pracy II klasy. Komendantem WIML jest płk prof. dr hab. Stanisław Barański.

GARNIZONOWY WOJSKOWY SZPITAL LOTNICZY

Garnizonowy Wojskowy Szpital Lotniczy (GWSL) w Dęblinie powstał w czerwcu 1957 r. na bazie istniejącej Garnizonowej Izby Chorych Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Szpital ten przejął opiekę lekarską nad podchorążymi i personelem latającym OSL. Przy GWSL powstała też Wojskowa Komisja Lotniczo-Lekarska, która przejęła funkcje orzecznicze Instytutu w odniesieniu do podchorążych oraz kandydatów do lotnictwa, a następnie również kandydatów do Szkoły Chorążych i Liceum Lotniczego. W latach siedemdziesiątych GWSL prowadził również planowe, okresowe badania personelu lotniczo-technicznego.

„PRZEGLĄD WOJSK LOTNICZYCH I WOJSK OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU"

Miesięcznik wydawany od początku 1947 r. (do 1950 r. jako dwumiesięcznik) przez Dowództwo Wojsk Lotniczych. Do 1974 r. periodyk ten nosił nazwę "Wojskowego Przeglądu Lotniczego". WPL był poświęcony publikacjom z zagadnień taktyki i sztuki operacyjnej lotnictwa, radiotechnice lotniczej, meteorologii lotniczej, nowościom sprzętu lotniczego, eksploatacji i naprawie sprzętu, wyposażeniu lotniskowemu, a także zagadnieniom z historii lotnictwa i lotnictwu bratnich armii socjalistycznych. W okresie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych zmieniano objętość, format i szatę graficzną miesięcznika, jak również podwyższył się znacznie jego poziom merytoryczny, dzięki głównie wysiłkowi wieloletniego redaktora naczelnego tego organu — płka nawig. Józefa Kopacza.

Począwszy od początku 1974 r. miesięcznik jest wydawany przez Dowództwo Wojsk Lotniczych i Dowództwo Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, w związku z czym otrzymuje nazwę „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju". Odtąd na łamach tego organu obok zagadnień lotniczych podejmowane są również w szerszym zakresie problemy dotyczące wojsk OPK. Takie uprofilowanie organu ma miejsce w latach siedemdziesiątych i jest też w chwili obecnej.

„WIRAŻE"

Jest to tygodnik Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju ukazujący się od początku 1957 r. Redakcja mieści się w Zarządzie Politycznym Dowództwa Wojsk Lotniczych w Poznaniu i w tym mieście tygodnik jest drukowany. „Wiraże" są przeznaczone dla żołnierzy Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK.

„ESKADRA"

Taką nazwę nosi zespół estradowy Wojsk Lotniczych utworzony 15 listopada 1960 r. w Warszawie. W pół roku po powstaniu zespół zainaugurował działalność artystyczną swoim pierwszym programem pn. „Kołujemy na start". Do końca 1980 r. zespół estradowy „Eskadra" wystawił 19 programów i odbył 4 285 koncertów, które obejrzało ogółem 3 mln 750 000 widzów. Wieloletnim kierownikiem zespołu jest ppłk Ziemowyt Anger, a kierownikiem artystycznym — mgr Edward Wieczorkiewicz. Obecną siedzibą „Eskadry" jest Poznań.

WOJSKOWY KLUB SPORTOWY „GRUNWALD"

Jest to wojskowy klub sportowy lotników powstały w Poznaniu w 1947 r. W pierwszym dziesięcioleciu klub przechodził różnorodne przeobrażenia organizacyjne.

Obecnie klub zrzesza około 300 członków, którzy reprezentują 4 sekcje sportowe: zapasy, strzelectwo, piłkę ręczną i piłkę nożną. Prowadzi on szeroką działalność sportową wśród kadry Wojsk Lotniczych garnizonu poznańskiego i rodzin.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

UŚMIECHY i NIEPOKOJE

TADEUSZ REJNIAK

Korespondencja własna

Był w Paderborn miły zwyczaj rozpoczynania porannych briefingów od oficjalnych powitań prominentów światowego szybownictwa, którzy wizytowali mistrzostwa w toku ich trwania. Dyrektor imprezy przedstawiał przybyłych gości, przypominał ich osiągnięcia sportowe lub innego rodzaju zasługi dla rozwoju szybownictwa, a towarzyszył temu oczywiście zbiorowy aplauz uczestników briefingu. Witano więc w ten sposób m. in. niedościgłego rekordzistę w przelotach po trasach trójkątów gigantów — Hansa Wernera Grossego, mistrza świata z Leszna 1958 — Ernsta Haasego, dwukrotnego mistrza świata, z Kolonii 1960 i Junin 1963 — Heinza Hutha oraz trzykrotnego mistrza świata, z Marfy 1970, Waikerie 1974 i Chateauroux 1978 — Helmuta Reichmanna. Najliczniej — co zrozumiałe — przewinęli się przez lotnisko Haxterberg znani szybownicy z kraju gospodarzy imprezy, ale byli też inni. Przyjechał m. in. na parę dni Argentyńczyk Rodolfo Hossinger — mistrz świata z Kolonii 1960, który z podziwu godną szlachetnością od lat stale przy tego rodzaju okazjach powtarza, że zdobył mistrzowski tytuł przypadkiem, że bardziej należał się on Edwardowi Makuli.

Piątkowy briefing — 29 maja rozpoczęły oklaski pod adresem polskich sław szybowcowych, przywitano bowiem przybyłą na kilka dni Irenę Kempównę-Zabiełło i Jerzego Popiela, przytaczając ich najgłośniejsze sukcesy międzynarodowe. Irenę „wypomniano" jej pierwszy kobiecy rekord świata w prędkości przelotu po trasie trójkąta 100 km oraz zwycięstwo w międzynarodowych zawodach na Żarze w 1949 roku, gdzie jako jedyna startująca kobieta zostawiła w pokonanym polu wszystkich uczestniczących w imprezie mężczyzn. Jurka zarekomendowano oczywiście jego dwukrotnym wicemistrzostwem świata — w Kolonii 1960 i w Junin 1963. Nawiasem mówiąc Jerzy wzruszył gospodarzy okazaną im kartą uczestnictwa z mistrzostw z przed 21 lat w Kolonii i pytaniem czy daje mu ona jakieś uprawnienia również w Paderborn. Naturalnie dostał natychmiast wszystkie możliwe glejty do swobodnego poruszania się po lotnisku Haxterberg.

Po tych wstępnych urozmaiceniach i aplauzie dla wspomnień nastąpiła twarda rzeczywistość dnia powszedniego. Twarda, bo układ pogodowy był skomplikowany i nie wróżył łatwego lotu. Południowy obszar RFN aż po granicę wschodnią zalegała strefa deszczów, wprawdzie bez zdecydowanej tendencji przesuwania się, zagrażająca jednak rejonowi Paderborn, od którego w kierunku na północ niebo miało być łaskawsze. Spodziewano się zachmurzenia cumulusowego 3 do 5/8 pokrycia, z niskimi początkowo podstawami wzrastającymi w ciągu dnia do 1500 m, pod którymi wznoszenia miały sięgnąć od metra do maksymalnie 2 m/sek. Wiatry na ogół słabe z kierunków dołem południowych, górą południowo-zachodnich. Wyznaczone trasy lotu mieściły się oczywiście w sektorze północnym. Dla klasy otwartej trójkąt długości 270 km wyznaczały wierzchołki w Bassum i Bohmte/Bad Essen, a dla klasy standard punktami zwrotnymi trójkąta 222 km były most na kanale w Minden i lotnisko Damme. Piloci 15-metrowych klapówek mieli trójkąt o obwodzie 246 km, którego pierwszy punkt zwrotny był drugim klasy otwartej (Bohmte), a następny wyznaczała stacja kolejowa w Quakenbrück.

Start wyznaczony na godzinę 11.00 zainicjowała klasa otwarta i wkrótce po wyjściu w powietrze Henryka Muszczyńskiego w naszym zespole naziemnym nastąpił alarm. Henryk uprzytomnił sobie bowiem, że ma nie włączony barograf. Wylądował na poboczu lotniska i udało się podciągnąć jego Jantara do ponowienia startu jeszcze przed wzlotem kolejnej klasy, chociaż w Paderborn tego rodzaju operacje były zawsze nieco skomplikowane, gdyż z uwagi na szczupłość lotniska rygory poruszania się po nim w czasie trwania startów były bardzo zaostrzone — trzeba było jechać do szybowca okrężną, dość daleką drogą poza lotniskiem.

Kiedy wszystkie szybowce znalazły się w powietrzu zrobił się nad lotniskiem niesamowity tłok. Wznoszenia były jeszcze bardzo mizerne, podstawa leżała na 500 m, zawodnicy chodzili ogromnymi rojami i wyglądało to dość beznadziejnie. Nie brakowało głosów, że konkurencja może się zakończyć podobnie jak dnia poprzedniego, to znaczy nierozegraniem. Nie bardzo było na co czekać, więc wielu z małej wysokości próbowało odejść na trasę, na ogół jednak większość zawracała dla ponowienia startu lotnego. Nasi zawodnicy, poza Muszczyńskim, też meldowali się dwukrotnie. Heniek „ubojowiony" wstępnymi kłopotami z barografem poleciał najwcześniej — o 11.40. Kluk odszedł z drugiego nalotu 15 minut po nim, a Kępka i Witek z dwuminutową różnicą pomiędzy sobą odmeldowali się około 12.05. Tuż za Witkiem poleciał Francuz Ragot, który i w pierwszym, wcześniejszym nalocie trzymał się ciasno za nim. Nie było w tym nic dziwnego, bo w klasyfikacji łącznej po dwóch konkurencjach Ragot wyszedł na pierwsze miejsce zaledwie trzema punktami przed Witka, pilnował przeto teraz czujnie bezpośredniego rywala.

Na trasie korespondencję radiową naszych zawodników cechowała początkowo duża wstrzemięźliwość słowa, świadcząca wymownie o tym, że pracują w trudzie wymagającym skupienia. Ze sporadycznych, lakonicznych odezwań wynikało, iż warunki są słabsze niźli zapowiadane w prognozie. Wznoszenia nie chciały przekroczyć 1 m/s, pułap chmur też utrzymywał się uparcie nisko. Dopiero o 12.50 Staszek Kluk meldował, że podstawa osiągnęła 900 m. W tym samym czasie Janusz Centka, który równo ze startem ziemnym szybowców wyjechał z wozem transportowym na trasę, sygnalizował, że na kierunku do pierwszego punktu zwrotnego klasy otwartej występuje kryzys, natomiast dla standardów widzi szlaczek cu, który powinien ich doweźć do wierzchołka trójkąta. Rzeczywiście dowiózł, bo kwadrans po pierwszej Kępka, a 3 minuty po nim Witek zrobili zdjęcia mostu w Minden. Lecz i Muszczyński, pomimo wspomnianego kryzysu, też o tym samym mniej więcej czasie osiągnął swój punkt zwrotny w Bassum. Natomiast Staszek Kluk, który poleciał bardziej prawą stroną trasy, popadł w tarapaty. Zjechał początkowo na 400, potem nawet na 200 m, z których na szczęście zdołał się wywindować i dojść do punktu zwrotnego.

Trójkąt klasy otwartej był mocno spłaszczony, stanowił prawie że trasę docelowo-powrotną Paderborn — Bassum — Paderborn z odchyleniem powrotu na W do Bohmte. Standardowcy lecieli po bardziej regularnym trójkącie, którego drugi bok przecinał się niemal pod kątem prostym z drugim bokiem trasy klasy otwartej. Przecięcie to wypadało w rejonie dużego jeziora położonego na północ od punktu zwrotnego długoskrzydłych i na wschód, z lekkim skosem północnym od wierzchołka trójkąta standardów. Zawodnicy jednej i drugiej klasy przeżywali w okolicach tego jeziora podobne kłopoty i wzajemnie się wspomagali, gdyż w tym rejonie właśnie doszło do spotkania naszych długich z krótkimi.

Mniej więcej po godzinie od zrobienia zdjęć pierwszego punktu zwrotnego Franek Kępka był już około 10 km przed drugim punktem, ale na wysokości 500 m i ze wskazaniem zaledwie ćwierć metra na sekundę wznoszenia na średniaczu. Staszek Witek, którego wcześniej zawodnik RPA Bradley wypędził ze wspólnego komina, polewając spuszczaną ze zbiorników wodą, został z tyłu i nie mógł dogonić lecącego cały czas w przodzie Franka. Również w parze klasy otwartej Kluk podążał śladem Muszyńskiego, będąc stale o parę kilometrów za nim. Zarówno jedni, jak drudzy mieli trudności z dotarciem do swoich punktów zwrotnych lecz Kępce i Muszczyńskiemu udało się to wcześniej. A po meldowaniach, na końcowym, wspólnym już dla obu klas odcinku trasy do Paderborn tak się złożyło, że pary się przemieszały. Kępka leciał z Muszczyńskim, Witek z Klukiem. Tej drugiej parze udało się trafić na korzystniejsze połączenia i w efekcie nadrobili w końcówce dystans dzielący partnerów w całym poprzednim locie. Zwłaszcza Frankowi na końcowych kilometrach trasy nie dopisało szczęście, spadł na 300 m i długo musiał walczyć zanim zdołał zażegnać bardzo kryzysową sytuację.

Wcześniej, około 15.10, napędził nam na lotnisku stracha Staszek Kluk. Radio od dłuższego czasu milczało, wyczekiwaliśmy informacji od borykających się ze słabymi wznoszeniami pilotów, podniecenie rosło, bo dopiero co wpadli na metę, kończąc przelot, dwaj pierwsi zawodnicy klasy standard — Francuz Schroeder i Austriak Hämmerle (podczas gdy nasi byli jeszcze dość daleko od domu), kiedy nagle głosem Kluka padło pytanie: — Heniu, gdzie siedzisz?... Zanim dalsza korespondencja zorientowała nas, że chodzi o będącą na trasie załogę naziemną z Heńkiem Poźniakiem, doznaliśmy niemałego wstrząsu przypuszczając, że to Heniek Muszczyński już siadł. Lecz chociaż qui pro quo wyjaśniło się natychmiast, w miarę upływu czasu nasze myśli nie robiły się weselsze. Bo coraz to nowi konkurenci dolatywali do mety, a naszym ten dolot szedł jakoś opornie. Stawało się z każdą chwilą bardziej oczywiste, że straty będą znaczne, że ta trzecia konkurencja odsunie naszych standardowców z dobrych dotąd lokat w klasyfikacji łącznej.

Jak na potwierdzenie tych obaw dochodzi do nas wiadomość, że Ragot jest na końcowych kilometrach dolotu i za chwilę przetnie metę. Niesamowite. Jak on to zrobił? Odlatywał przecież za Witkiem, a Staszek ma w tej chwili jeszcze ponad 50 km do lotniska i razem z Klukiem szuka sposobu na dojście. No, to Francuz odsadzi się potężnie, będzie miał świetną przelotową...

I miałby, gdyby w ferworze wyścigu nie poniosły go trochę nerwy. Bo Francois Ragot wleciał nad miasto, skąd prowadził dolot, na wysokości za małej dla osiągnięcia położonego na wyniesieniu lotniska Haxterberg. Trafił nad miastem w słabe wznoszenie i zaczął krążyć. Wolno mu szło dopracowywanie wysokości, lecz piął się stopniowo w górę. I gdyby był wytrwał jeszcze w paru okrążeniach, doleciałby chyba do mety. Przelatujące nad nim na zwiększonej prędkości szybowce finiszujących konkurentów zadziałały jednak jak magnes. Zawodnik przerwał krążenie, wyprostował i poszedł ich śladem. Wznoszący się teren coraz bardziej podchodził pod brzuch szybowca, a należało okrążyć jeszcze wyłożony na przedpolu lotniska marker, wyznaczający obowiązkowy kierunek nalotu na metę. Pilot na resztkach prędkości wyciągnął szybowiec w górę, położył go w ryzykowny zakręt nad markerem i zaledwie zdążył wyprostować jak jego LS-4 przepadł. Z głuchym łoskotem, twardo przyziemił na wykoszonym polu. Konstrukcja wytrzymała uderzenie, ale zawodnikowi zabrakło do mety około 700 m. Z punktacją za prędkość przelotu musiał się pożegnać. Z szasną na czołowe miejsce w końcowej klasyfikacji mistrzostw też. W doborowej stawce pilotów utrata kilkuset punktów jest trudna do odrobienia.

Po denerwujących, bo przedłużających czas lotu perypetiach w końcówce przelotu, wszyscy nasi zawodnicy osiągnęli metę. Najwcześniej Muszczyński, z dolotu na styk, wylądował z prostej sześć minut przed czwartą. W tym czasie Kępka, po pechowym ugrzęźnięciu na trzystu metrach, złapał wreszcie metrowe wznoszenie, miał już 500 m i dopracowywał resztę wysokości na dolot. Kluk przyleciał dwie minuty po czwartej, kolejne 2 min. za nim Witek i około 16.08 Kępka, który w końcówce lotu był najbardziej zagrożony spadnięciem na trasie. Radość to duża, gdy wszyscy zawodnicy na mecie, tym razem jednak była nieco przytłumiona świadomością dość znacznych strat punktowych, szczególnie w klasie standard. Kiedy piloci zdawali w biurze komisji sędziowskiej dokumentację przelotu, na monitorach wyświetlano już prowizoryczne wyniki dnia. Kluk uzyskał prędkość o niecałe 2 km/h lepszą od Muszczyńskiego i plaso-

wał się przed nim na miejscu piątym. Standardowcy natomiast byli w tym dniu dużo wolniejsi od zwycięzcy tej klasy bo aż o około 40 minut i w związku z tym zajęli dalekie pozycje: Witek — 13, Kępka — 20.

Na czołowych trzech miejscach klasy otwartej byli oczywiście piloci Nimbusów-3, tym razem w kolejności Gantenbrink, Lee, Holighaus. Kluka i Muszczyńskiego oddzielał od tej czołówki Amerykanin Butler na swym ASW-17 o rozpiętości przedłużonej „własnym przemysłem" do 23 metrów. W klasie standard do zwycięskiego głosu doszedł po raz pierwszy późniejszy mistrz świata tej klasy — Francuz Schroeder, przed Austriakiem Hämmerle i drugim Francuzem Chenevoy. Tak więc dla reprezentacji Francji zmieniły się w czołówce tylko nazwiska: odpadł Ragot, wysunęli się jego koledzy. A w klasie 15-metrowej, po niepowodzeniu w poprzedniej konkurencji, błysnął znów Anglik Fitchett na Ventusie-B, za którym na drugim i trzecim miejscu uplasowali się dwaj piloci szybowców ASW-20 — Amerykanin Striedieck i Norweg Bulukin.

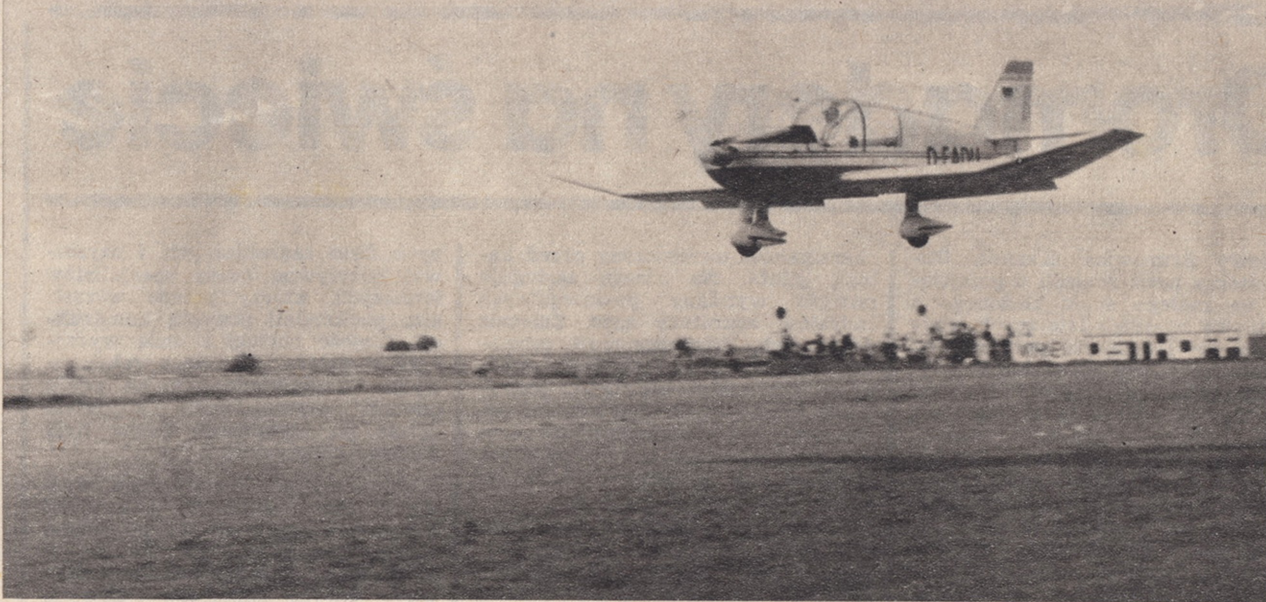
Swego rodzaju wstrząs czekał nas jednak dopiero późnym wieczorem. Szykowaliśmy się w hotelu już do snu, gdy po przewlekłych obradach komisji sędziowskiej wespół ze stewardami mistrzostw, wrócił z lotniska Janusz Krasicki. Na zaproszenie organizatorów imprezy pełnił on w Paderborn zaszczytną funkcję jednego z międzynarodowych arbitrów sportowych, czyli stewarda, w miejsce przewidzianego uprzednio Edwarda Makuli, który z przyczyn zawodowych nie mógł przyjechać na mistrzostwa. Otóż Janusz przywiózł z lotniska hiobową dla nas wiadomość, że wśród paru zawodników, którym nie uznano zakończenia przelotu na mecie, gdyż nie okrążyli prawidłowo markera przed lotniskiem, jest również Staszek Witek.

Grom padł z najzupełniej jasnego nieba. Nasza konsternacja była absolutna. To przecież niemożliwe, to jakieś piramidalne nieporozumienie. Staszek klął się na wszystkie świętości, że z całą pewnością wykonał zakręt do nalotu na metę po wewnętrznej stronie markera, ja też gotów byłem na to przysiąc, bo tak się akurat złożyło, iż przejeżdżałem samochodem w bezpośredniej bliskości markera właśnie w momencie, gdy Jantar ze znakami VI, więc Witka, wykonywał końcowy nalot na metę. Przeleciał dokładnie nade mną, a zatrzymałem samochód żeby dać drogę szybowcowi, kilkadziesiąt metrów przed markerem. Jeżeli zatem leciał po prostej nad samochodem, to musiał w zakręcie być po wewnętrznej stronie wyłożonego na polu znaku. Ale pilota i moje przeświadczenie o tym to jedna sprawa, a oficjalny werdykt sędziowski — druga. Można z nim polemizować jedynie drogą równie oficjalnego protestu, rozstrzyganego ostatecznie przez międzynarodowe jury. Rozgorzała dyskusja w ekipie, padały rozgorączkowane, szlachetne w intencjach lecz nie zawsze wyważone argumenty, jednym słowem spokój umysłów, podobnie jak hotelowa cisza nocna, zostały nieco zakłócone...

Zrodziło się jednak w tych rozważaniach dość prawdopodobne domniemanie, że komisarz sportowy dyżurujący na markerze zapisał znak konkursowy Jantara Witka, gdy budował on już krąg nadlotniskowy po przecięciu mety. Staszek przeleciał bowiem z zapasem wysokości, na dużej prędkości, którą po wyciągnięciu „znad mety zamienił też na wysokość, zatoczył więc obszerny, prawidłowy krąg do lądowania, którego czwarty zakręt wypadł w pobliżu markera, oczywiście po jego zewnętrznej stronie. Uczulone na ten błąd oko komisarza zarejestrowało widoczne znaki szybowca, nie zauważywszy, że jest on już po nalocie na metę.

Nie wszyscy chyba w ekipie spali tej nocy spokojnie. Ja w każdym razie rano miałem gotowy brudnopis protestu ze szkicem wyjaśniającym nasze przypuszczenia. Szczęściem na próżno się trudziłem, gdyż organizatorzy wykorzystali noc pewnie też na przemyślenia. Zanim przed briefingiem zdążyłem rzecz wstępnie omówić z dyrektorem mistrzostw, on sam zjawił się przy naszym stoliku z informacją, że doszli do tych samych wniosków i wszelkie zastrzeżenia do przelotu Witka zostały anulowane. Towarzyszyły temu oczywiście przeprosiny za pomyłkę.

Kamień spadł z serca. A cośmy się nadenerwowali tego nam nikt już nie był w stanie odebrać.









1 — Samoloty Robin, podobnie jak ich piloci, wywiązywały się znakomicie z holowniczych funkcji.

2 — Na Nimbusie-3 ze znakami XX latał jego konstruktor — Klaus Holighaus.

3 — Steward mistrzostw Janusz Krasicki (z prawej) w rozmowie z red. Mieczysławem Szykiem (PAP) na lotnisku Haxterberg.

4 — Zwycięzca IV konkurencji klasy 15-metrowej, Anglik Bernard Fitchett z pingwinem pechowca, otrzymanym po niepowodzeniach w poprzedniej konkurencji.

Zdjęcia autora

Dromadery na świecie

„Nowy Brunswick, Kanada. Obserwatorzy leśni donieśli o pojawieniu się małego stada złożonego z pół tuzina wielkich latających wielbłądów w lasach na południe od Newcastle, Nowy Brunswick.

Przy bliższym rozpoznaniu okazało się, że wielbłądy te stanowią rzadki gatunek używany obecnie przez Kanadyjczyków do transportu wody i chemikaliów do gaszenia pożarów w celu zaoszczędzenia cennego drewna wartości miliona dolarów przed szalejącymi pożarami.

Gdy zapytaliśmy o efektywność stosowania wielbłądów do przenoszenia odpowiednich środków do źródeł ognia, szef dragomanów, R. Mc Kinnon powiedział, że wielbłądy mają znaczną przewagę pod wieloma względami nad poprzednio stosowanymi metodami. Przenoszą one wielkie ładunki wprost nad ogień, są bardzo solidne, super wytrzymałe i szybkie.

Pan Mc Kinnon dodał również, że ogromne wielbłądy wymagają wielkich starań i opieki, a także zjadają stosunkowo małą ilość wysoko kalorycznego pożywienia.

W innych rejonach Kanady widziano wielbłądy przy niszczeniu owadów i chwastów oraz użyźnianiu pewnych upraw rolnych.

Ogromne wielbłądy, o wadze powyżej 9 000 funtów każdy, mają podobno szerokość 58 stóp i pojemność specjalnego żołądka — 550 galonów angielskich. Ponadto wielbłądy te zwane zwykle Dromaderami, mogą biec 1 400 stóp, a potem dużym skokiem lecieć z pełnym żołądkiem.

Szef dragomanów stada Dromaderów Mc Kinnon uważa, że te latające wielbłądy staną się w niedalekiej przyszłości bardzo popularne nad całą Kanadą".

W ten oryginalny sposób zaprezentowano na kontynencie amerykańskim w jednej z reklamówek nasz samolot rolniczy PZL M-18 Dromader. Jednak Kanada nie jest jedynym krajem, nad którego polami czy lasami pracują polskie samoloty rodem z Mielca. Latające wielbłądy pracują w Stanach Zjednoczonych, Francji, Turcji, Jugosławii, na Węgrzech i Kubie. Ponadto polscy agrolotnicy używają je nad polami Sudanu, Syrii i Egiptu. Były również eksponowane w Republice Federalnej Niemiec, we Włoszech i Iraku, nie mówiąc już o Międzynarodowych Targach Poznańskich, czy Międzynarodowych Targach w Nowym Sadzie (Jugosławia), gdzie zdobyły złote medale.

Przypomnijmy więc głównych twórców tego samolotu, którym jest zespół w składzie: mgr inż. Józef Oleksiak (główny konstruktor), doc. dr inż. Adam Borowski (Politechnika Rzeszowska), inż. pilot doświadczalny Tadeusz Gołębiowski, mgr inż. Wacław Kiepel, mgr inż. Kazimierz Kita, mgr inż. Wojciech Potkański, mgr inż. Jarosław Rumszewicz, inż. Wiesław Szczepański, inż. Tadeusz Światowiec, inż. Włodzimierz Stępień, inż. Jerzy Stachnik, inż. Walenty Wróblewski. Zespół ten za opracowanie konstrukcji, technologii, przeprowadzenie prób i badań oraz uruchomienie produkcji samolotu rolniczego średniego udźwigu PZL M-18 Dromader przeznaczonego do ochrony i nawożenia upraw rolnych i leśnych oraz do gaszenia pożarów leśnych został uhonorowany Nagrodą Państwową.

Dromader jest samolotem prostym w budowie i obsłudze, niezawodnym i tanim w eksploatacji. Jest jednosilnikowym, jednomiejscowym, całkowicie metalowym dolnopłatem, ze stałym podwoziem z kółkiem ogonowym, mającym zbiornik chemikaliów umieszczony przed kabiną pilota. Na uwagę zasługuje łatwość wymiany poszczególnych rodzajów aparatury agro. Zależnie od potrzeb, Dromader może prowadzić opryskiwanie roztworami wodnymi i cieczami oleistymi, pokrywanie obrabianych powierzchni aerozolami, rozrzucanie środków chemicznych pylistych, sproszkowanych i nasion oraz gaszenie pożarów lasów i buszów.

Przy jego budowie zwrócono szczególną uwagę na sprawy bezpieczeństwa załogi. Wytrzymała struktura kabiny i jej usytuowanie za silnikiem i zbiornikiem chemikaliów zabezpiecza pilota przed skutkami kolizji z przeszkodami, przy przyśpieszeniach nawet do około 40 g. Prace agrolotnicze mogą być wykonywane zarówno w dzień, jak i w nocy, dzięki zastosowaniu odpowiedniego wyposażenia oświetlającego.

W tej chwili M-18 jest największym na świecie samolotem rolniczym z napędem tłokowym. Masa użyteczna, pojemność zbiornika chemikaliów, moc silnika są o klasę wyższe od samolotów rolniczych produkowanych w USA, co przy niewiele większym zużyciu paliwa i oleju oraz większej szerokości smugi rozpryskiwanych środków ochrony roślin stawia ten samolot w rzędzie najlepszych i najekonomiczniejszych samolotów rolniczych na świecie. Dodajmy jeszcze, że Dromader jest napędzany silnikiem tłokowym najbardziej rozpowszechnionym w Polsce — ASz-62 IR, produkowanym u nas od kilkunastu lat i wszechstronnie wypróbowanym w różnych warunkach klimatycznych — od Dalekiej Północy do gorących stref równikowych. Jest to silnik iskrowy, czterosuwowy, gaźnikowy, mający 9 cylindrów rozmieszczonych w układzie pojedynczej gwiazdy, chłodzony powietrzem.

Silnik ten jest stosowany w wielozadaniowych samolotach An-2 oraz w wyspecjalizowanych samolotach rolniczych M-18; trwają również przymiarki zastosowania go do napędu samolotów PZL-106 Kruk.

Eksport Dromaderów poprzedziła szeroko zakrojona akcja reklamowa. Cykl imprez akwizycyjnych rozpoczął się pod koniec 1976 r. udziałem w wystawie samolotów rolniczych w Las Vegas (USA), gdzie po raz pierwszy za granicą przedstawiono zainteresowanym firmom film poglądowy oraz prospekty. Później przyszła kolej na prezentację samolotu w lotach pokazowych. Nader skuteczną była też próbna eksploatacja tych samolotów w Egipcie. Obecnie Dromader, zwany z arabska Gamal, staje się coraz bardziej popularny, również w innych krajach w Afryce. W Egipcie M-18 operują z bazy w Sohag, w Sudanie — w Gamusi, w Syrii — Kamiszli. W tych krajach Gamal zwalcza przede wszystkim szkodniki bawełny takie, jak np. American cotton bollworm (Heliothis armigera), Egyptian cotton leafworm (Spodoptera littoralis), Pink bollworm (Pectinophora gossypiella). Pilotami i mechanikami Dromaderów są Polacy, zaś naziemny personel pomocniczy składa się z tubylców.

Na wszystkich wystawach i pokazach samolot M-18 był prezentowany obok samolotów konkurencyjnych firm zagranicznych i uzyskiwał pozytywne oceny specjalistów lotniczych, którzy przede wszystkim podkreślali prostotę konstrukcji, taniość obsługi i dużą wydajność samolotu. W celach reklamowych udostępniono samolot wielu pilotom zagranicznym. Wszystkie opinie po wykonaniu lotów były bardzo pozytywne.

Na przykład Amerykanin Tom Wood, który oblatywał i testował Dromadera wystawił mu pochlebną opinię, pisząc m. in. „Siedząc w M-18 trzy godziny wspominałem wiele nowych samolotów i nowych silników, które pilotowałem, czekając na jakiś złośliwy kawał z ich strony... Na szczęście ten samolot nie sprawił mi żadnych przykrych niespodzianek i wszystko odbyło się w jak najlepszy sposób... Rzecz, która wywarła na mnie duże wrażenie — była to maszyna posłuszna, łatwa do manewrowania, mająca dobrą charakterystykę na małych prędkościach lotu. Wykonałem szereg manewrów wymijania przeszkód, przekraczając tylko nieznacznie moc podejścia do lądowania i stwierdziłem, że ten wielbłąd jest zwierzęciem silnym, tolerancyjnym i łatwo dającym się kierować.

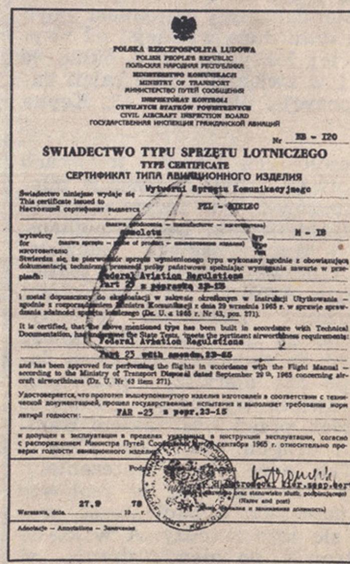
Pierwsze wrażenie przy kołowaniu: porusza się jak pies, wkrótce potem — łatwość manewrów naziemnych. Pierwsze wrażenie po rozpoczęciu rozbiegu: niezgrabny i wkrótce, po pierwszych 100 jardach — stabilny, posłuszny, energiczny. Zaraz po oderwaniu się od ziemi: do licha! Jak do diabła zdołam opuścić nos zanim osiągnę wysokość 900 stóp? Potem na wysokości około 300 stóp — wszystko już było w porządku i pruliśmy z prędkością 130 mil na godzinę.

Start na samolocie rolniczym, który niesie w zbiorniku 700 galonów wody przy temperaturze 86° F jest wspaniałym przeżyciem. Cóż można do tego dodać? Tak, jest to rodzaj ptaka — większy, oczywiście wydajniejszy niż każdy z dotychczas nam znanych i osiągalnych. Być może jest to furtka otwierająca nowy rodzaj w agrolotnictwie naszego kraju".

Przytoczmy jeszcze inną kanadyjską charakterystykę naszego samolotu: „Bardzo pozytywne wrażenie, które doprowadziło do zakupu, wynika z wielu cech tego samolotu — od jego wielkości poczynając. Dromader ma silnik 1 000-konny, duże 4-łopatowe śmigło i rozpiętość 58 stóp i może unieść 657 galonów. Przy pełnym obciążeniu, samolot ten jest w dalszym ciągu w stanie wznieść się na drodze startowej 1 300 stóp przy różnej sile wiatru. Niektóre z moich mniejszych samolotów ledwie mogą unieść 400 galonów na 3 000-stopowym pasie".

W południowej Francji, w departamentach Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes, Aude, Hérault, Dromadery gasiły pożary leśne krzewów wydzielających olejki eteryczne (Rutaceae), które same zapalają te rośliny rosnące w wąwozach i na trudno dostępnych zboczach. Prasa francuska podkreślała wysoką skuteczność naszych samolotów. Tę ocenę warto podkreślić, bowiem obok Dromaderów były tu używane DC-6, Canadair, Pilatus, Grumman i Trush.

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI



POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA
POLISH PEOPLE'S REPUBLIC
ПОЛЬСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА
MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
MINISTRY OF TRANSPORT
МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
INSPEKTORAT KONTROLI
CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH
CIVIL AIRCRAFT INSPECTION BOARD
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Nr BB - 120

ŚWIADECTWO TYPU SPRZĘTU LOTNICZEGO
TYPE CERTIFICATE
СЕРТИФИКАТ ТИПА АВИАЦИОННОГО ИЗДЕЛИЯ

Świadectwo niniejsze wydaje się / This certificate issued to / Настоящий сертификат выдается: Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL - MIELEC
(nazwa producenta — manufacturer — изготовителя)
wytwórcy / for / изготовителю: samolotu (nazwa sprzętu — name of product — наименование изделия) typ M - 18

Stwierdza się, że pierwowzór sprzętu wymienionego typu wykonany zgodnie z obowiązującą dokumentacją techniczną przeszedł próby państwowe spełniając wymagania zawarte w przepisach: Federal Aviation Regulations Part 23 z poprawką 23-15
i został dopuszczony do eksploatacji w zakresie określonym w Instrukcji Użytkowania — zgodnie z rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 29 września 1965 r. w sprawie sprawdzania zdatności sprzętu lotniczego (Dz. U. z 1965 r. Nr 43, poz. 271).

It is certified, that the above mentioned type has been built in accordance with Technical Documentation, has undergone the State Tests, meets the pertinent airworthiness requirements: Federal Aviation Regulations Part 23 with amendm. 23-15
and has been approved for performing the flights in accordance with the Flight Manual — according to the Ministry of Transport Disposal dated September 29th, 1965 concerning aircraft airworthiness (Dz. U. Nr 43 item 271).

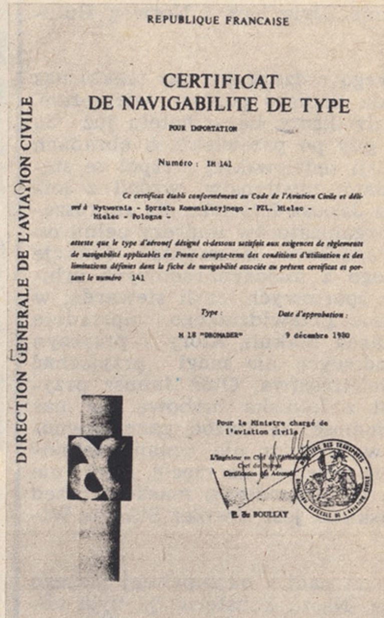
Удостоверяется, что прототип вышеупомянутого изделия изготовлен в соответствии с технической документацией, прошел государственные испытания и выполняет требования норм летной годности: FAR -23 z popr. 23-15
и допущен к эксплуатации в пределах указанных в инструкции эксплуатации, согласно с распоряжением Министра Путей Сообщения ... сентября 1965 г. относительно проверки годности авиационного изделия.

Warszawa, dnia 27.9 1978 r.
Kier. zesp. cert.
(Name and post)

Adnotacje — Annotations — Замечания

DKP 763 6-70. 2.000 pism. 100 g

1



REPUBLIQUE FRANCAISE

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

CERTIFICAT
DE NAVIGABILITE DE TYPE
POUR IMPORTATION

Numéro : IM 141

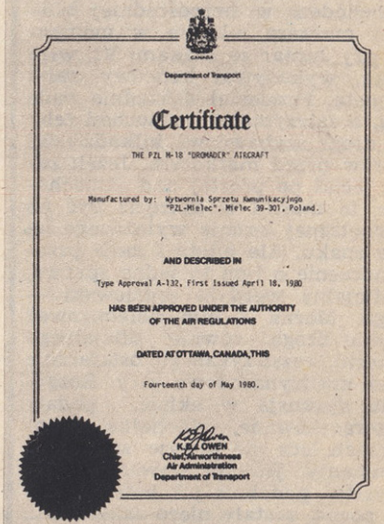
Ce certificat établi conformément au Code de l'Aviation Civile et délivré à Wytwornia - Sprzetu Komunikacyjnego - PZL. Mielec - Mielec - Pologne -

atteste que le type d'aéronef désigné ci-dessous satisfait aux exigences de règlements de navigabilité applicables en France compte-tenu des conditions d'utilisation et des limitations définies dans la fiche de navigabilité associée au présent certificat et portant le numéro 141

Type :	Date d'approbation :
M 18 "DROMADER"	9 décembre 1980

Pour le Ministre chargé de l'aviation civile
L'Ingénieur en Chef ...
Chef du Bureau
Certification des Aéronefs
E. du BOULLAY

2



CANADA
Department of Transport

Certificate

THE PZL M-18 "DROMADER" AIRCRAFT

Manufactured by: Wytwornia Sprzetu Komunikacyjngo "PZL-Mielec", Mielec 39-301, Poland.

AND DESCRIBED IN

Type Approval A-132, First Issued April 18, 1980

HAS BEEN APPROVED UNDER THE AUTHORITY OF THE AIR REGULATIONS

DATED AT OTTAWA, CANADA, THIS

Fourteenth day of May 1980.

K. B. J. OWEN
Chief, Airworthiness
Air Administration
Department of Transport

3

Reprodukcje certyfikatów (świadectw zdatności) Dromadera: 1 — polskiego nr BB-120, 2 — francuskiego nr IM 141, 3 — kanadyjskiego nr A 132, 4 — USA nr AU 1 EU.
5 — Dromader z tunelem do opylania, 6 — Dromader z urządzeniem do opryskiwania, 7 — Dromader-Gamal w egipskiej bazie, 8 — Lidia Pazio — jedna z nielicznych pilotek agro.
Zdjęcia: Jerzy Stanisławski (2), Lech Zielaskowski (2) i archiwum (4).



4

The United States of America
Department of Transportation
Federal Aviation Administration

AIRCRAFT

Type Certificate

IMPORT

Number A47EU

This certificate issued to Wytwornia Sprzetu Komunikacyjnego "PZL-Mielec" 39-301 Mielec, Poland *certifies that the type design for the following product with the operating limitations and conditions therefor as specified in the Federal Aviation Regulations and the Type Certificate Data Sheet, meets the airworthiness requirements of Part* 21.29 *of the Federal Aviation Regulations.*

PZL M18 "Dromader"

This certificate, and the Type Certificate Data Sheet which is a part hereof, shall remain in effect until surrendered, suspended, revoked, or a termination date is otherwise established by the Administrator of the Federal Aviation Administration.

Date of application: 11 December 1978

Date of issuance: 23 January 1981

By direction of the Administrator

(Signature) CHRIS CHRISTIE

(Title) Chief, Aircraft Certification Staff
Europe, Africa, and Middle East Office

This certificate may be transferred if endorsed as provided on the reverse hereof.

Any alteration of this certificate and/or the Type Certificate Data Sheet is punishable by a fine of not exceeding $1,000, or imprisonment not exceeding 3 years, or both.

FAA FORM 8110-9





Dane porównawcze samolotów rolniczych /z instalacją opryskującą/

	PZL M-18 Dromader	Rockwell Trush Commander S-2R 800	Piper PA-36-375 Pawnee Brave	Grumman American Ag-Cat B	Emair 1200 MA-1	Grumman American Ag-Cat C	Transavia T-320 Airtruk
Silnik, typ	PZL ASz-62 IR	Wright R-1300-1B	Lycoming 10-720	Pratt-Whitney R-1340	Wright R-1820	Pratt-Whitney R-1340	
Moc, $\frac{kW}{KM}$	$\frac{736}{1000}$	$\frac{589}{800}$	$\frac{276}{375}$	$\frac{442}{600}$	$\frac{662}{900}$	$\frac{442}{600}$	
Masa startowa wg. certyfikatu, kg	4200	2721	1769	2041	2835	2858	1723
Maksymalna masa wersji przeciążonej, kg	5300	3537	2177	2756	3810	3856	1855
Masa samolotu pustego z wyposażeniem agro /średniokropliste/, kg	2650	1860	1139	1372	1930	1728	816
Objętość zbiornika chemikaliów, dm^3	2500	1514	1040	1136	1704	1893	1020
Zużycie paliwa, dm^3/h	150	136		111		121	62
Maksymalna prędkość wznoszenia, m/s	6,9	6,7		5,2	8,5		4,2
Prędkość przepadania, km/h	116	106	108	97	100	111	87
Prędkość robocza, km/h	170-185	185-201	183	170	189	169	175
Rozbieg, m	220	275	330	142		329	311
Obciążenie skrzydła, kG/m^2	105	90,7	84,4	56,0	75	78,5	79,1
Obciążenie mocy, kG/KM	4,2	3,4	5,8	4,54	3,15	4,76	5,71
Powierzchnia skrzydła, m^2	40	30	21	36,4	37	36,4	23,5
Rozpiętość, m	17,7	13,5	11,9	12,88	12,8	12,88	11,98
Średnia szerokość smugi, m	40-45	24		24-39	24-39		

Dane porównawcze udźwigów samolotów rolniczych /kg/

		PZL M-18	Rockwell Trush Commander S-2R 800	Piper PA-36-375	Grumman American Ag-Cat B	Grumman American Ag-Cat C	Transavia T-320 Airtruk
Wersja normalna z wyposażeniem do opryskiwania standardowego	Masa użyteczna	1550	861	790	669	1130	907
	Masa chemikaliów /płatna/	1305	646	678	482	928	775
	Masa paliwa na 1 h	108	98	45	80	85	45
	Masa oleju /pełny zbiornik/	60	40	10	30	40	10
	Masa pilota	77	77	77	77	77	77
Wersja specjalna /przeciążona/ z urządzeniem do opryskiwania standardowego	Masa użyteczna	2650	1677	1037	1384	2128	1039
	Masa chemikaliów /płatna/	2405	1462	905	1197	1926	907
	Masa paliwa na 1 h	108	98	45	80	85	45
	Masa oleju /pełny zbiornik/	60	40	10	30	40	10
	Masa pilota	77	77	77	77	77	77

ZAPISKI z le Bourget '81

5.

O NASZYCH PERSPEKTYWACH NIEOPTYMISTYCZNIE

W grupie przedstawicieli polskiego przemysłu lotniczego przebywających na tegorocznym Międzynarodowym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu był mgr inż. ANDRZEJ FRYDRYCHEWICZ — główny konstruktor WSK PZL Warszawa-Okęcie.

— Który to już raz uczestniczył Pan w Salonie?

— Nie pamiętam..., to znaczy wiele razy.

— Ma Pan więc skalę porównawczą. Czy można mówić o jakichś zasadniczych różnicach w poziomie technicznym wyrobów prezentowanych na tym Salonie, w stosunku do poprzednich?

— Nie ma samolotu, który by z roku na rok się nie zmieniał. To niemożliwe. Nie widać tylko różnic zasadniczych, ogromnych objawów postępu. Konstrukcje, zwłaszcza liczące się na świecie, zmieniają się w sposób może mniej rewolucyjny, ale ewolucja następuje.

— Słyszałem też i takie opinie, że na Salonie przedstawiono to samo co na poprzednim.

— To laicy tak się wypowiadają, ponieważ oni nie widzą szczegółów.

— Co Panu jako konstruktorowi daje udział w takich wystawach?

— Jest to swego rodzaju inspiracja, porównanie i możliwość wprowadzenia do swoich konstrukcji tego co inni już osiągnęli. Z tym, że wysyłanie ludzi na 3 dni, jak to było w tym roku, to nic nie daje i taki wyjazd uważam za stratę pieniędzy. Jeśli ktoś tam wymyślił, że Salon odbywa się przez 10 dni, to uczestnictwo w nim tyle powinno trwać. Bo na samo zapoznanie się z ekspozycjami trzeba te 3 dni minimum. Jeśli przy tym chce się dodatkowo jeszcze poznać konstrukcje, które stanowią najbardziej wartościowe przykłady, uzyskać informacje, to konieczny jest pobyt jeszcze przez następne dni. Wystawcy nie każdemu wszystko pokazują, tym bardziej, gdy widzą konkurencję. Jeśli chce się dowiedzieć o szczegółach, to uzyskanie informacji wymaga po prostu wielu zabiegów. Trzeba się z nimi w jakimś stopniu zaprzyjaźnić i krok po kroku wyciągać wiadomości.

I dlatego ja osobiście jestem rozgoryczony tym ostatnim pobytem na Salonie. Ponieważ nawet nie wiem, nie umiem dokładnie powiedzieć, co tam było i kto wystawiał, bo nie zdążyłem wszystkiego obejrzeć. Musiałem dzielić czas na fotografowanie, zbieranie informacji i rozglądanie się, co w ogóle jest. A przecież salon lotniczy to nie tylko samoloty, ale i ich wyposażenie. Dla firm, które kupują gotowe wyposażenie taka wystawa jest informacją u kogo można złożyć zamówienie, kto sprzeda osprzęt czy technologię. My musimy to wszystko robić sami i jeszcze inspirować naszych kooperantów. Jeśli np. radia, czy radiokompasy wykonuje nam Radmor, to my musimy im powiedzieć, jaki sprzęt robi się dziś na świecie. Rzetelne więc zapoznanie się z tym wszystkim w ciągu 3 dni jest niemożliwe.

— Co Pana szczególnie zainteresowało?

— Jadąc miałem określone zadanie zapoznania się z samolotami rolniczymi, wielozadaniowymi, podobnymi do Wilgi, jeśli chodzi o przeznaczenie oraz małymi samolotami szkolno-treningowymi. Na podstawie innych wystaw i informacji z literatury fachowej miałem już wybrane określone typy i chciałem je w Paryżu zobaczyć.

— Udało się?

— Jeśli chodzi o rolnicze samoloty, to nie było tak wielu wystawców, jak się spodziewałem. Były tylko dwa — jeden australijski, od dawna znany i produkowany seryjnie, z tym, że mniej nas interesujący, bo jest to mniejszy samolot od PZL-106 Kruk — przez nas produkowanego. Drugi samolot wystawili Rumuni. Od wielu lat jest on rozwijany, ale wciąż nie wszedł jeszcze do produkcji seryjnej. Jest bardzo podobny do Kruka.

— Czyżby zapożyczenie myśli technicznej?

— Nie wiem. Jest jakieś podobieństwo, niezależnie od tego, kto od kogo. Na pewno my od nich nie. Rumuni wzięli od nas zespół napędowy i wiele części, mimo naszych oporów, bo byli u nas w zakładzie. Uważałem za niecelowe przekazywanie im naszych osiągnięć, jeśli oni jawnie oświadczyli, że w ramach RWPG zamierzają z nami konkurować. Protestowałem, ale było kierownictwo zjednoczenia uważało, że należy im wszystko udostępnić. I teraz się okazuje, że wiele elementów w ich samolocie jest żywcem wziętych od nas. Uważam to za stratę. Chociaż w tej chwili samolot ten nie stanowi dla nas jakiejś silnej konkurencji.

— A jeśli chodzi o te pozostałe samoloty?

— Samolotów z rodzaju Wilgi, a więc skupiających w sobie kilka funkcji, w dosłownym sensie nie było. Jednakże były samoloty o innej koncepcji, a podobnym przeznaczeniu. Do takich groźnych konkurentów zaliczyłbym fiński samolot holowniczy, wykonany techniką szybowcową. Jest on rozwinięciem samolotu szkolno-treningowego przeznaczonego dla wojska.

Natomiast, jeśli chodzi o tę trzecią kategorię samolotów szkolno-treningowych, to uzyskanie materiałów było ogromnie trudne. Bo samoloty te mają duże perspektywy. Spowodują potanienie szkolenia pilotów wojskowych, którzy dość wcześnie uczą się sztuki pilotażu na samolotach odrzutowych, co jest 10-krotnie droższe w stosunku do eksploatacji małego samolotu z silnikiem tłokowym. Cała ich nowość polega na tym, że są one sztucznie upodabniane do samolotów odrzutowych. One nawet nie stały na stoiskach, tylko bardzo daleko od publiczności. Producent traktuje je jako swój kapitał, spodziewając się, że samoloty te będą kupowane w dużych ilościach, stąd strzegł ich przed konkurencją przemysłową.

— Czy porównując wyroby WSK PZL Warszawa-Okęcie z wyrobami innych firm można powiedzieć, że nie mamy powodów do kompleksów, czy jest z nami źle?

— Jest źle.

— Z czego to wynika? W czym jesteśmy gorsi?

— W osprzęcie przede wszystkim. Poza tym w technologii. Samoloty, które są nawet u nas produkowane seryjnie noszą cechy prototypu. I to widać, że samolot jest „dłubany" ręcznie.

— A jeśli chodzi o konstrukcje? Na ile są zbliżone do światowego poziomu?

— U nas konstrukcje nie powstają tak szybko jak na Zachodzie. Jeśli nawet mamy czy mieliśmy konstrukcję dorównującą, to za szybko ona staje się przestarzała. I odwrotnie, jeśli nasza konstrukcja nie dorównuje poziomowi i zrobimy krok do przodu, to tamci mają już kolejną nowość.

— Z czego wynika długi okres opracowania?

— Z naszej słabości, niestety, słabości pod każdym względem. Mało nas tu jest w biurze konstrukcyjnym, a przy tym zajmujemy się sprawami, którymi nie powinniśmy się zajmować. Uważa się, że konstruktor winien być sam jednocześnie zaopatrzeniowcem, sam też powinien znaleźć kooperanta, musi prowadzić rozmowy z odbiorcami, a właściwie je organizować. Bo tu nie chodzi mi o rozmowy techniczne. Konstruktor załatwia takie głupie sprawy jak obiad, hotel, przepustki itp. W związku z tym ludzie młodzi, którzy nie zdążyli się do tego przyzwyczaić, a przyszli do fabryki, bo chcą się zajmować konstruowaniem, po prostu odchodzą. Nie chcą być urzędnikami-załatwiaczami.

I trudno, żeby w takich warunkach powstawała konstrukcja. U nas konstruktor, po narysowaniu projektu zajmuje się tymi wymienionymi drobiazgami, a konstrukcja już bez jego udziału powstaje na warsztacie, przy takich czy innych trudnościach. On nie ma czasu na uczestnictwo w wykonywaniu prototypu.

A przecież, jeśli robimy jakiś samolot to jest w tym interes zakładu, nie konstruktora.

— Czy w aspekcie tego o czym Pan mówi, wyroby WSK Okęcie mają szansę zdobywać rynki?

— Mają, jeśli się będzie szukać odpowiednich odbiorców, którym specyfika naszych samolotów odpowiada. Jeśli np. Wilgę zechcemy sprzedać jako samolot luksusowy do długich przelotów to nie sprzedamy. Ale może być sprzedana do szkół szybowcowych, bo jako sprzęt roboczy będzie miała przewagę nad innymi. Poza tym trzeba ją rozwijać. Nie należy oczekiwać, że zrobimy jej modyfikację i na tym koniec. Musi być stale ulepszana. Podobnie jak inne samoloty.

Na Salonie można było zauważyć łączenie się firm, nawet różnych państw, w wielkie przedsiębiorstwa. Wynika to z konieczności specjalizacji i konkurencji. Myślę, że jeśli chcemy wyjść z Wilgą czy z Krukiem na rynek zachodni, to możemy to uczynić tylko przez znane firmy światowe, z którymi musielibyśmy zawrzeć umowę. Oczywiście z takimi firmami, które takich typów samolotów nie robią. My uzupełnilibyśmy ich profil.

— Ostatnie już pytanie — o jakich tendencjach światowych w lotnictwie można mówić, na podstawie zaprezentowanych na Salonie wyrobów?

— To zależy. Widać duży postęp i dużą troskę o aerodynamikę, jeśli chodzi o płatowce, bo one były głównym przedmiotem moich zainteresowań. Rozwój i udoskonalanie aerodynamiki widać w kolejnych wersjach samolotów. W drobiazgach nie da się tego od razu dopracować. Natomiast lata eksploatacji pozwalają na ulepszenie szeregu elementów.

A druga sprawa to postęp technologiczny, objawiający się w stosowaniu małej liczby detali. Zwłaszcza konstrukcje amerykańskie od lat cechują się dążeniem do uzyskania tych samych rezultatów eksploatacyjnych przy prostocie technologicznej. Konstrukcje dziś robione, to widać już od początku, w stosunku do samolotów wypuszczanych 10 lat temu, są proste i pod względem małej liczby części i małej robocizny.

— Dziękuję za rozmowę.

MARIA NOWAK

Od redakcji: Wyjaśniamy Czytelnikom, że wywiad powyższy nie jest przedrukiem ze „Sztandaru Młodych" (nr 182 z 6.08.81), gdyż przyjęliśmy go do publikacji w końcu lipca, nie wiedząc, że jego autorka dała ten sam tekst innej redakcji.

Prototyp dwumiejscowego motoszybowca Dimona z RFN.

Zdjęcie: Show Daily



ŻÓŁTE ŚWIATŁO

W ruchu kołowym po czerwonym, a przed zielonym światłem sygnalizacji drogowej, zapala się żółte. Właśnie takie światło zapłonęło przed ruchem konstruktorów amatorów. Jest nadzieja, że niedługo w naszym kraju, jako jednym z nielicznych, będą mogły legalnie powstawać i legalnie latać konstrukcje amatorskie. Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, a ściślej mówiąc — zespół w składzie: mgr inż. **Aureliusz Misiorek** i mgr inż. **Jerzy Trzeciak**, opracował projekt przepisów, dzięki którym nasze niebo stanie się być może dostępne dla większej liczby osób.

Projekt tych przepisów o nazwie **„Tymczasowe zasady sprawdzania zdatności statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach"** został rozpowszechniony wśród uczestników I Ogólnopolskiego Zlotu Amatorów Konstruktorów Lotniczych, w celu skonsultowania z praktykami. Po wpłynięciu uwag do tego projektu i wniesieniu ewentualnych poprawek, „Tymczasowe zasady" zostaną wcielone w życie. Na jesieni przewidujemy opublikowanie obowiązującej wersji tych przepisów, a na razie chcielibyśmy omówić zasady, jakimi kierowali się autorzy projektu.

Przede wszystkim autorom opracowania przyświecał zasadniczy cel: zalegalizowanie powstających konstrukcji i umożliwienie im wzniesienia się w powietrze. W Polsce, zresztą jak i w wielu innych krajach, jest sporo osób, które marzą o przeżyciu wielkiej przygody lotniczej, jaką jest samodzielny lot. Z różnych względów jedyną możliwością spełnienia tych marzeń dla pewnej grupy ludzi jest samodzielne zbudowanie statku powietrznego. Tak więc jedni budują lub zamierzają zbudować samolot, inni — motoszybowiec, czy motolotnię. Częstokroć ludzie ci poza szczerymi chęciami, a czasem możliwościami, nie mają odpowiedniego przygotowania. Żeby im udzielić pomocy technicznej, wskazać właściwy kierunek rozwiązań konstrukcyjnych, zostaną wydane omawiane przepisy, które nie będą hamulcem, lecz wręcz przeciwnie — mają umożliwić wyzwalanie inwencji twórczych, przy zapewnieniu niezbędnego bezpieczeństwa.

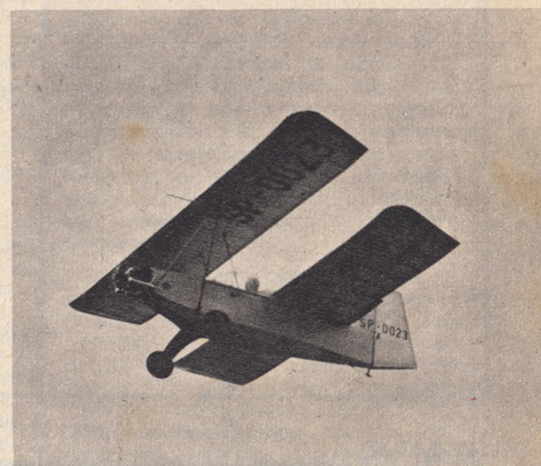
Na uwagę w „Tymczasowych zasadach" zasługują już określenia zawarte w tytule. Po pierwsze, przepisy dotyczą wszystkich powstających konstrukcji amatorskich, a więc samolotów, motoszybowców, motolotni, szybowców, czy ewentualnie sterowców, balonów lub wiropłatów. Po drugie — tytuł też określa przedmiot zastosowania — nie konstrukcje amatorskie, lecz statki powietrzne budowane w pojedynczych egzemplarzach. Zostało to podkitowane faktem, iż do budowy tych statków coraz częściej przystępują ludzie z fachowym przygotowaniem, jak np. docent z politechniki, czy konstruktor z fabryki samolotów. Tym nie mniej w obliczu prawa lotniczego wszyscy ci konstruktorzy będą traktowani jednakowo, niezależnie czy będzie to profesor politechniki czy ślusarz-rzemieślnik.

W zamierzeniu autorów „Tymczasowe zasady" mają stanowić przewodnik dla konstruktorów stwarzający możliwości przebijania się własnymi silami przez gąszcz problemów technicznych i organizacyjnych przy pomocy organu nadzoru lotniczego. „Tymczasowe zasady" podają co i w jakiej kolejności konstruktor powinien zrobić przystępując do realizacji swego projektu, jakie wymagania spełniać, a następnie ustalają tok postępowania i współdziałania z tymi organami nadzoru w celu bezpiecznej budowy i wymarzonej eksploatacji zbudowanego sprzętu.

Z ogólnych założeń „Tymczasowych zasad" należy wymienić jeszcze pewne proponowane ograniczenia. Przepisy te będą dotyczyły budowy i użytkowania statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach, w warunkach nieprodukcyjnych (a więc np. domowych), przy czym statek nie może być przeznaczony do celów zarobkowych.

Przepisy te oparte są na założeniu stworzenia warunków pozwalających maksymalnie upraszczać procedurę sprawdzania zdatności statku powietrznego i przystosowaniu jej do możliwości konstruktora. Inne więc są wymagania stawiane statkom dopuszczonym do prób kołowania, inne do wykonywania podskoków czy lotów po kręgu, a zupełnie inne ostrzejsze — przy dopuszczeniu do akrobacji powietrznej. I jest to całkiem zrozumiałe. Jednak nie zostały ustalone sztywne bariery jednakowych wymagań dla wszystkich statków, lecz do każdej konstrukcji będzie się podchodziło indywidualnie.





U góry: Prząśniczka J. Janowskiego i Pchła Nieba z Aeroklubu Śląskiego.
Zdjęcia: L. Zielaskowski i B. Witkowski

Ważną sprawą jest także możliwość dopuszczenia do prób i późniejszej eksploatacji również silników nielotniczych, jak również i śmigieł zbudowanych we własnym zakresie.

Te uproszczone przepisy będą miały zastosowanie dla statków powietrznych o ograniczonej masie maksymalnej do:

samoloty z silnikami lotniczymi — **900 kg**
samoloty z silnikami nielotniczymi — **700 kg**
motoszybowce — **700 kg**
szybowce — **500 kg**

Maksymalna masa pustego statku powietrznego (z niezbędnym wyposażeniem) powinna umożliwić zabranie załogi o masie minimum 80 kg na osobę.

Po zweryfikowaniu dokumentacji (w przypadkach koniecznych — po wprowadzeniu zmian i uzupełnień wykonanych przez konstruktora) oraz po wykonaniu odpowiednich prób (minimalny czas doświadczeń wykonanych przez użytkownika w przypadku zastosowania silnika nielotniczego wynosi 75 h), Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego wyda wydrukowane na specjalnym b'ankiecie świadectwo sprawności technicznej w kategorii experimental. Świadectwo to będzie ważne tylko w Polsce na okres 1 roku. Po kontroli stanu technicznego ważność świadectwa będzie wielokrotnie przedłużana na następny rok. Dla konstrukcji typu experimental nie przewiduje się ustalania maksymalnego czasu pracy, dopuszczając do lotów na podstawie stwierdzonego bieżącego stanu technicznego statku.

Pomimo tego, że oficjalnie przepisy są dopiero na etapie konsultacji, jeszcze przed ich zatwierdzeniem istniała w Polsce możliwość zalegalizowania własnych konstrukcji lotniczych. Z możliwości tej już skorzystano, rejestrując dwa samoloty, a mianowicie: Jarosław Janowski własnej konstrukcji J-2 „Prząśniczkę" (SP-0002) i sekcja Amatorów Konstruktorów przy Aeroklubie Śląskim „Pchłę Nieba" na podstawie dokumentacji francuskiej (SP-0023). Ponadto 16 innych konstrukcji zostało oficjalnie zgłoszonych i są legalnie budowane.

Warto wiedzieć, że w Polsce istnieje kilkanaście okręgów Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, które już od dawna zostały poinformowane o możliwości dopuszczania konstrukcji budowanych w pojedynczych egzemplarzach.

Powstaje więc zachęta i szansa dla amatorów. Może ona przyciągnąć do lotnictwa liczniejszą kadrę i poszerzyć bazę do uprawiania sportu lotniczego. W przyszłości konstrukcje takie mogą nawet stanowić podstawę do rozwinięcia produkcji seryjnej.

Są to wielkie plany, a co z nich wyjdzie — czas pokaże, zobaczymy. Na razie swą pomoc fachową zgłosiła Sekcja Lotnicza Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich.

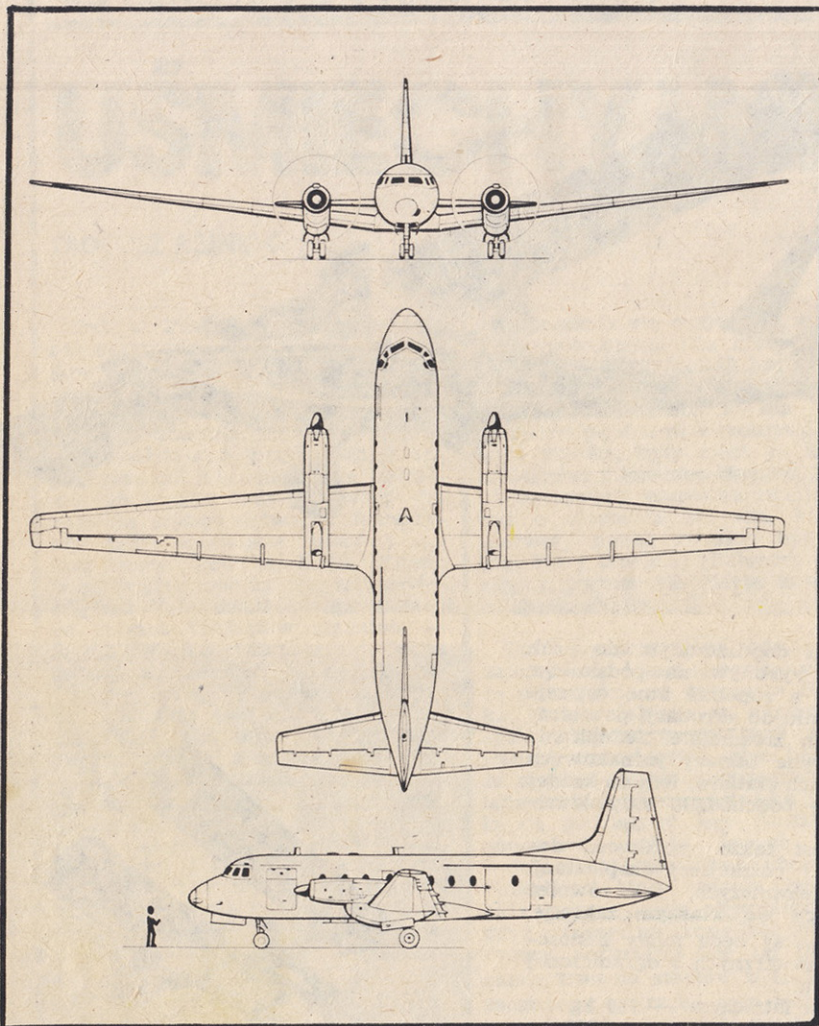
BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

Wykaz konstrukcji amatorskich zgłoszonych do państwowego organu nadzoru lotniczego

Lp.	Imię i nazwisko	Miejscowość	Oznaczenie lub rodzaj	Data zgłoszenia
1.	Kazimierz Olszewski	Łódź	Aerosport	13.10.1971
2.	Eugeniusz Stankiewicz	Krosno	Akrobacyjny S-5	13.01.1973
3.	Jan Madej	Mielec	J-1 Prząśniczka	15.09.1974
4.*	SZSP Politechnika Warszawska	Warszawa	Motoszybowiec	12.12.1974
5.	Sekcja Lotnicza SIMP przy WSK Krosno	Krosno	Kłos	7.07.1975
6.	Józef Czernek	Kraków	J-1 Prząśniczka	14.11.1977
7.	Aeroklub Robotniczy	Świdnik	Motoszybowiec	19.12.1977
8.*	Marek Jastrzembski	Łódź	Samolot KR-2	20.06.1978
9.*	Aeroklub	Białystok	Balon	1979
10.	Mieczysław Foltyński	Częstochowa	Wiatrakowiec	16.04.1980
11.	Włodzimierz Zaremba	Inowrocław	Samolot	27.08.1980
12.*	Jan Madej	Mielec	Samolot MA-2	17.11.1980
13.*	Andrzej Słociński	Warszawa	Mrówka	8.12.1980
14.	Jarosław Ciepał	Pruszków	Wiatrakowiec B-8	18.01.1981
15.	WSK Krosno	Krosno	Szkolno-turystyczny KR-02a	11.02.1981
16.	Aeroklub	Słupsk	wg Prząśniczki	20.05.1981

Uwaga: * — konstruktorzy, którzy utrzymują kontakt z przedstawicielami państwowego organu nadzoru lotniczego.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE





MODYFIKACJA SAMOLOTU TRANSPORTOWEGO BAE HS 748 — 2B

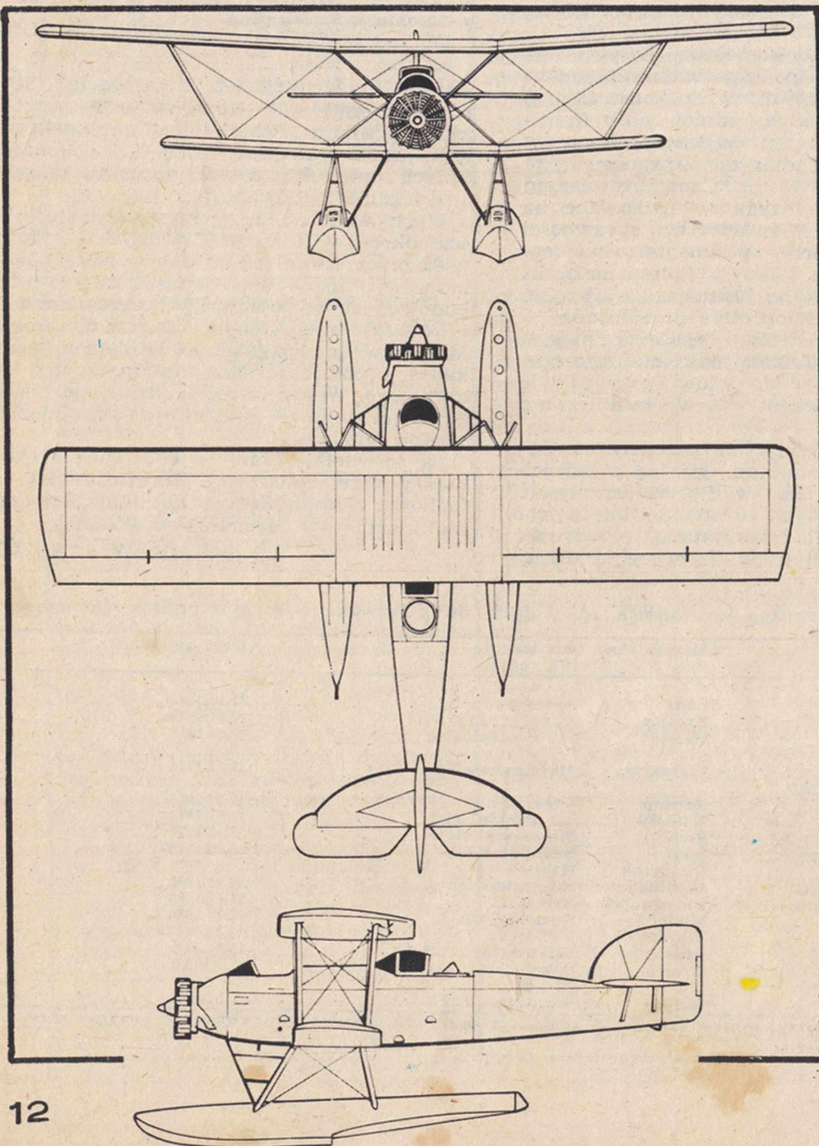
Samolot brytyjski krótkiego i średniego zasięgu BAe HS 748 2B stanowi wersję rozwojową opracowaną w 1979 r., która zastępuje pierwotną wersję 2A. Ma on większą rozpiętość skrzydła, zmniejszony opór, zmodyfikowane usterzenie i udoskonalone silniki Dart-536 turbinowo-śmigłowe. Wersja 2B posiada 3 warianty: dla cywilnego transportu z dużym wykrojem drzwi do załadunku i wzmocnioną podłogą; dla wojskowego transportu o podobnych cechach z dodatkowym wyposażeniem dla różnych zadań i możliwością startu i lądowania w stanie przeciążonym; dla przybrzeżnego patrolowania i inspekcji oraz poszukiwań i ratownictwa morskiego. Masa ładunku płatnego od 5 304 do 7 927 kg.

Samolot wersji 2B posiada dolnopłatowe trapezowe wolnonośne skrzydło o małym skosie i znacznym wzniosie, z klapami Fowlera i lotkami z klapkami wyważającymi. Napęd klap elektryczny. Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa. Kadłub półskorupowy o przekroju kołowym wyposażony w wolnonośne klasyczne usterzenia z klapkami wyważającymi na sterach. Podwozie z przednią golenią wyposażone w zdwojone koła wciągane do przodu. 2 silniki Rolls-Royce Dart RDa 7Mk 536 o mocy 1 700 kW z 4-łopatowym śmigłem o stałych obrotach Dowty Rotol. Zbiorniki skrzydłowe mają pojemność 6 550 dm³ paliwa. Kabina klimatyzowana w wersji cywilnej dla 40—58 pasażerów, wojskowej — dla 58 żołnierzy lub 48 spadochroniarzy z ekwipunkiem. Wyposażenie stanowią: radiostacja, radar, przyrządy do pilotażu bez widoczności, kolorowy radar pogodowy, pilot automatyczny, komputer, rejestrator danych lotu, busola i in.

(K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 31,23 m, długość — 20,42 m, wysokość — 7,57 m, pow. skrzydła — 77 m², wydłużenie — 12,67, długość kabiny — 14,17 m objętość kabiny —56,35 m³. **Masy:** masa operacyjna — 12 159 kg, masa ładunku płatnego — 5 304 kg, max. masa startowa — 21 092 kg(w wersji przeciążonej — 23 133 kg), masa do lądowania — 19 504 kg (przy przeciążeniu — 21 546 kg). **Osiągi przy masie 17 236 kg:** prędkość przelotowa — 452 km/h, wznoszenia — 7,2 m/s, pułap praktyczny — 7 620 m, zasięg z max. ładunkiem płatnym — 1 361 km, z max. paliwem — 2 483 km.

LAMUS



WODNOSAMOLOT ROZPOZNAWCZY MF-11

Prototyp norweskiego 3-miejscowego wodnosamolotu rozpoznawczego MF-11 został zaprojektowany w Marinens Flyvebatfabrikk (fabryce samolotów marynarki) w Horten przez J. E. Høvera i po ukończeniu budowy 29.IX.1931 r. przeszedł pomyślnie próby oraz został skierowany do produkcji seryjnej. Trzy pierwsze MF-11 otrzymała marynarka w 1933 r. Latem 1935 r. rozpoczęły się dostawy MF-11 z silnikami AS Panther-II produkowanymi z licencji brytyjskiej w zakładach Marinens Minevesen. Poprzednie AS Panther pochodziły z zakupów. MF-11 zastąpiły wysłużone Hansa Brandenburg W-33.

W okresie lat 1936—39 wodnosamoloty MF-11 brały udział we wszystkich manewrach.

W chwili inwazji Rzeszy hitlerowskiej na Norwegię 9.IV.1940 r. w służbie było 25 wodnosamolotów MF-11, a 4 w budowie. Lotnictwo norweskie miało wówczas 86 samolotów armii, 92 marynarki i 22 zaplecza. W większości przestarzałych. Siły niemieckie wynosiły 1 000 samolotów. MF-11 cieszył się w lotnictwie norweskim opinią niezawodnego, zaś niektóre samoloty wylatały nawet ponad 900 h.

Wybuch wojny zastał MF-11 w bazach: we Flatøen w pobliżu Bergen, w Horten, w Kristiansand i w Hitra. W pierwszym dniu walk MF-11 z Flatøen atakowały 50 kg bombami niemieckie okręty wojenne u brzegów Norwegii, ale mało skutecznie — ze względu na brak celowników bombowych i złe warunki atmosferyczne.

Straty: większość samolotów zostało zniszczonych w walce, 3 były zdobyte przez Niemców w Horten. Pozostałe przeleciały do Hardangerfjord i Sognefjord, skąd działały aż do ewakuacji płd. Norwegii na początku maja. 2 samoloty udały się do bazy Skattøera w Tromsø, gdzie spotkały 2 inne MF-11. Wodnosamoloty z bazy Hitra zostały zestrzelone omyłkowo przez myśliwce brytyjskie, gdy ich piloci starali się przedostać na Hebrydy. Z 2 wodnosamolotów ewakuowanych na Szetlandy — 1 był zestrzelony na dolocie ogniem brytyjskiej obrony plot. Pozostały — wraz z MF-11 jakiemu udało się przelecieć do Szkocji — powrócił do Tromsø i obie załogi walczyły aż do końca wojny 10.VI.1940 r.

Po ewakuacji (4—9.VI.1940 r.) ekspedycyjnego korpusu Sprzymierzonych z Norwegii (w tym brygady polskiej i naszych okrętów) 3 ocalałe MF-11 odleciały do Rovaniemi, gdzie zostały internowane przez Finów, zaś 3 pozostawione w bazie Skattøra przejęli Niemcy. 4 wodnosamoloty znajdujące się w montażu w Horten zostały ukryte, ale prawdopodobnie Niemcy je znaleźli i po wykończeniu używali wraz z innymi zdobycznymi MF-11 do patrolowania wybrzeży. Podobnie postąpili Finowie stosując 3 MF-11 do patrolowania i zwalczania okrętów podwodnych.

Konstrukcja metalowa (rurki stalowe) z pokryciem płóciennym.

Silnik 14-cylindrowy, gwiazdowy, Armstrong Siddeley Panther-II o mocy 423 kW (575 KM). Śmigło 3-łopatowe.

Uzbrojenie: 2 stałe k. masz. Colt-Browning 7,62 mm i 1 taki sam na obrotnicy oraz 3 bomby po 100 kg lub 4 po 50 kg.

Malowanie: cały samolot w kolorze jasnym morskim. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15,41 m, długość — 11,63 m, wysokość — 4,45 m. **Masy:** masa własna — 1 851 kg, masa całkowita — 2 852 kg. **Osiągi:** max. prędkość (851 m) — 235 km/h, prędkość przelotowa — 171 km/h, czas wznoszenia na 1 000 m — 3 min 5 s, pułap — 5 002 m, max. czas trwania lotu — 7 h.



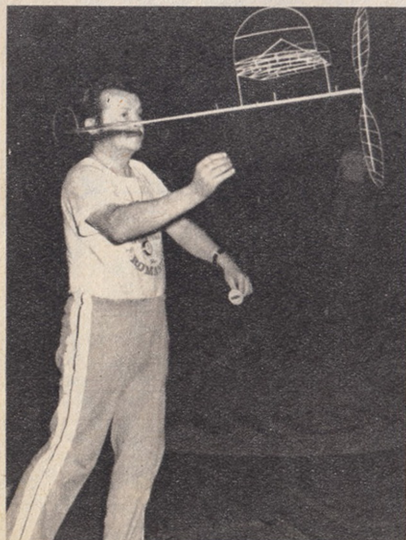
Rys. TOMASZ J. KOWALSKI

Podobnie jak samoloty pola walki latające na małych wysokościach również ich wirnikowe odpowiedniki — śmigłowce — są malowane przeważnie w barwy ochronne. W przypadku śmigłowców radzieckich Mi-24 użytkowanych od niedawna w polskim lotnictwie wojskowym jest to kamuflaż plamowy, pokazany na rysunkach obok. Numery taktyczne są białe, zaś napisy ostrzegawcze dla obsługi naziemnej znajdujące się w pobliżu śmigła ogonowego — czarne. Końcówki łopat śmigła ogonowego zostały dodatkowo pomalowane ostrzegawczo w pasy czerwono-żółte. Opisy śmigłowca pola walki Mi-24 wraz ze zdjęciami były zamieszczone w SP nr 18 i 20/1981 r.

Przypomnijmy jeszcze, że śmigłowce Mi-24 mogą być stosowane nie tylko do ogniowego wsparcia naziemnego lecz również do transportu wojskowego.

Na odmianie tego śmigłowca oznaczonej A-10 (z 2 silnikami turbinowymi TW-2-117A po 1 103 kW każdy) zostały ustanowione liczne rekordy światowe zatwierdzone oficjalnie przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI. Są to m.in.: Prędkość max. na trasie zamkniętej 500 km — 332,646 km/h, czas wznoszenia na 3 000 m — 2 min 33,5 s, czas wznoszenia na 6 000 m — 7 min 43 s.





WROCŁAWSCY MODELARZE WRACAJĄ NA LOTNISKA

Po dłuższym okresie niepowodzeń organizacyjnych, zastoju, różnego rodzaju trudności, modelarze wrocławscy wracają na lotniska. O inicjatywie świadczyć mogą imprezy, które już przeprowadzono i które jeszcze w roku bieżącym zostaną zrealizowane. PÓŁFINAŁY MISTRZOSTW POLSKI MODELI HALOWYCH F1D i ZAWODY O PUCHAR JELCZAŃSKICH ZAKŁADÓW SAMOCHODOWYCH.

17 maja wrocławska Hala Ludowa gościła zawodników z sześciu aeroklubów (bydgoskiego, krakowskiego, poznańskiego, robotniczego w Świdniku, śląskiego i wrocławskiego). Na starcie stanęło 11 seniorów i 8 juniorów.

W klasyfikacji o puchar Jelczańskich Zakładów Samochodowych po raz trzeci i na własność trofeum zdobył Edward Ciapała (63 min 56 s). Drugie miejsce zajął Ryszard Czechowski (60 min 19 s), trzecie Sylwester Kujawa (60 min 09 s). Dihm, Kapuśniak i Siwiec sumy dwóch najlepszych lotów mieli niewiele poniżej 60 minut. Wniosek wysnuć należy taki: poziom sportowy imprezy zadowolić musi nawet wybrednych — hala wrocławska „pozwalała latać"! Najlepsze wyniki wśród juniorów uzyskał wrocławianin Piotr Urban (44 min 22 s), drugie miejsce zajął Jarosław Sierko (35 min 54 s), a trzeci był Dariusz Płaczkiewicz (34 min 06 s). Po pięciotygodniowej przerwie rozegrano XV Mistrzostwa Polski Modeli Halowych F1D i VII Międzynarodowe Zawody F1D. Impreza zgromadziła na starcie 13 zawodników (czterech z CSRS). Nie przybyły ekipy NRD i Rumunii. Zawody postanowiono rozegrać w jednym dniu, a więc dzień treningu 26 czerwca był niejako rekonesansem przed lotami konkursowymi. Pierwsza kolejka lotów zaczęła zawody bardzo dobrymi lotami. Po sześciu kolejkach startowych zamknięto starty i „maraton lotów" (13 godzin zawodów) zakończył się przed północą. Podliczono wyniki: Mistrzem Polski został wadowiczanin Jan Dihm, wicemistrzami Ryszard Czechowski (Aer. Krakowski) i Stanisław Sierko (Aer. Bydgoski). Zawody międzynarodowe wygrał Jizi Kalina.

1	JIŘI KALINA	ČSSR	32'14"	31'55"	64'09"
2	JAN DIHM	KRAKOWSKI	32'17"	31'35"	63'52"
3	RYSZARD CZECHOWSKI	KRAKOWSKI	31'29"	31'01"	62'30"
4	STANISŁAW SIERKO	BYDGOSKI	31'15"	31'11"	62'26"
5	EDWARD CIAPAŁA	ŚLĄSKI	30'22"	30'25"	60'47"
6	SYLWESTER KUJAWA	POZNAŃSKI	29'30"	29'57"	59'27"
7	JÓZEF KAPUŚNIAK	BYDGOSKI	29'46"	29'16"	59'02"
8	EDUARD CHLUBNÝ	ČSSR	29'01"	29'05"	58'06"
9	PAVEL KUNEŠ	ČSSR	27'05"	26'42"	53'47"
10	KAREL BRANDEJS	ČSSR	26'37"	27'08"	53'45"
11	JERZY MAGNUSZEWSKI	POZNAŃSKI	24'50"	23'55"	48'45"
12–13	RYSZARD PODMOSTKO	POZNAŃSKI	19'32"	25'26"	44'58"
12–13	WŁODZIMIERZ PAWLISZ	BYDGOSKI	21'24"	23'34"	44'58"

Podsumowując imprezę przedstawiciel APRL mgr Paweł Włodarczyk powiedział, że pierwszy raz jest na zawodach gdzie panuje tak serdeczna i sportowa atmosfera, potwierdził także zdania nasze (obserwatorów zawodów), że poziom wyrównał się, a czasy uzyskiwane przez zawodników pozwalają sądzić, że za rok sekundami różnicy wygrywać będzie się imprezy. Nagrody i medale rozdzielono zwycięzcom; półfinał i mistrzostwa przebiegały bardzo sprawnie dzięki sprężystej organizacji, dzięki włożonej pracy członków sekcji modelarskiej (sędziowie), dzięki pełnemu zaangażowaniu kierownictwa Aeroklubu Wrocławskiego w osobach płk. Józefa Gądka i Jadwigi Dudały. Wszyscy uczestnicy imprez otrzymali plakietki okolicznościowe wykonane przez Józefa Krupę. Kierownictwo sportowe w obu imprezach spoczywało w rękach Stanisława Gumulińskiego, projekty plakietek wykonał i funkcję sędziego głównego pełnił Jerzy Kaczorek. Sekretarzem imprez byli: Maciej Dmyszewicz i Piotr Zachoszcz.

Wolno mieć nadzieję, że wreszcie sprawy modeli halowych nabiorą rumieńców — może doczekamy się organizacji Mistrzostw Świata Modeli Halowych F1D — Wrocławska Hala Ludowa spełnia warunki do rozegrania tego typu imprezy, zaplecze i tereny rekreacyjne są... jest grupa modelarzy o gorących sercach...

A oto zapowiedź najbliższej imprezy: II Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających Małych Form o Open'81. Wrocław, 13 września 1981 roku, godzina 10.00. Zawody rozegrane będą w dwóch kategoriach wiekowych:

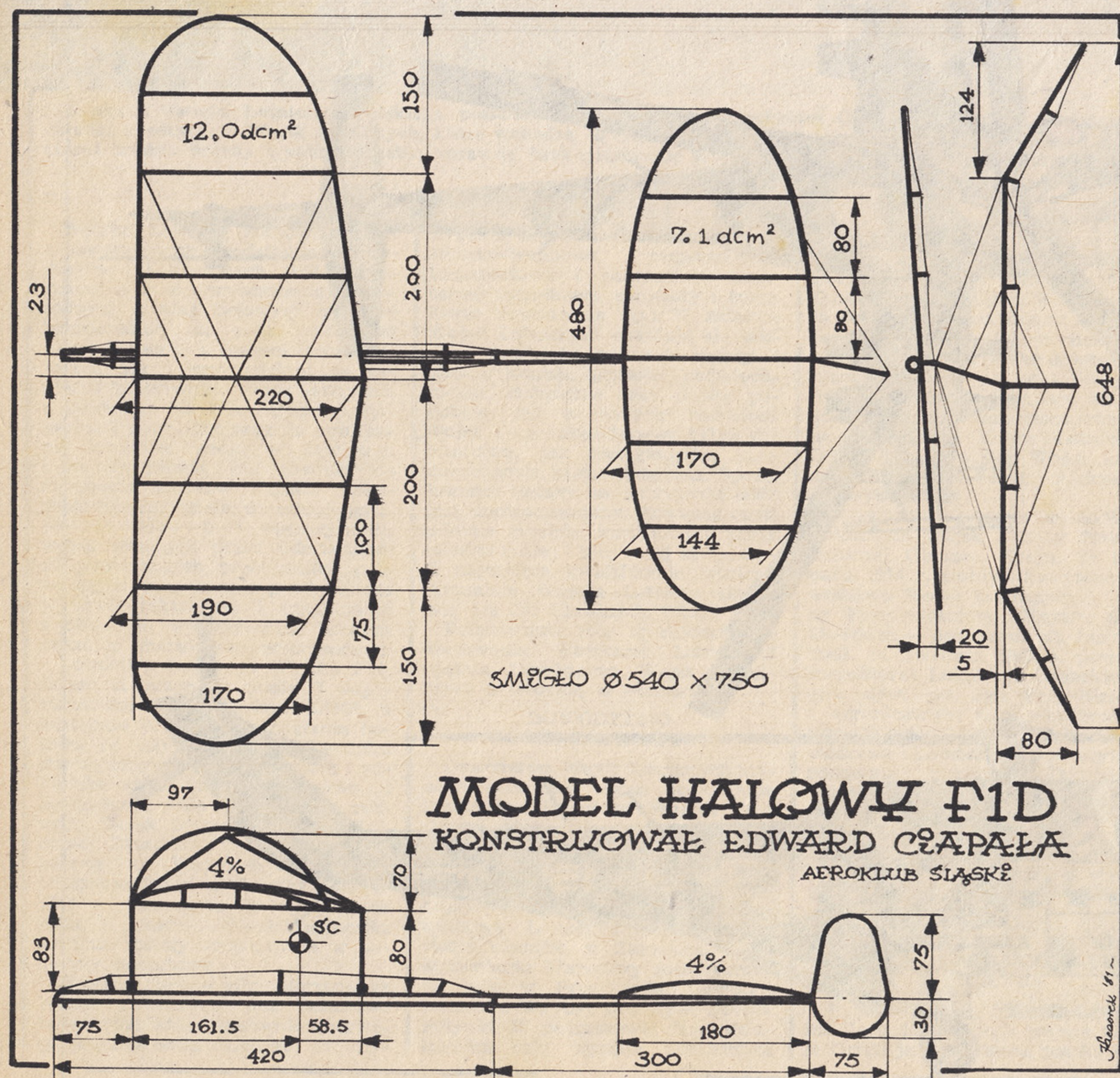
- Młodzicy, juniorzy, seniorzy.
- Szybowce F1H — 17—18 dm² — masa minimalna 216 g, hol 50 m.
- Gumówki F1G — powierzchnia nośna nieograniczona, masa minimalna 70 g, gumy nasmarowanej — maksimum 10 g.
- Silnikówki F1C 1.5 — maksymalna pojemność silnika 1,5 cm³, maksymalna powierzchnia nośna 25 dm², minimalna masa całkowita na 1 cm³ pojemności silnika 300 g, czas pracy silnika 10 sekund.
- Modele na silnik CO_2 — maksymalna powierzchnia nośna 13 dm², minimalny ciężar 70 g.

Dla wszystkich klas maksymalny czas trwania lotu 120 s. Organizator przewiduje trzy kolejki startowe.

Dojazd na lotnisko tramwajem 7 na pętlę w Karłowicach i dalej autobusem MPK linii 116.

Organizator dysponuje miejscami noclegowymi w liczbie 30. Zgłoszenia pisemne do dnia 5 września 1981 r. pod adresem: Modelarski Klub Lotniczy „Old Boy", MDK im. M. Kopernika, ul. Kołłątaja 20, 50-007 Wrocław, tel. 388-56.

JERZY KACZOREK



Na zdjęciu: Mistrz E. Ciapała wypuszcza swój model.
Zdjęcie: K. Suchar

LISTY, KTÓRE NIOSĄ POMOC

W numerze 29 „Skrzydlatej Polski" z 19.7.81 r. zamieściliśmy na tym miejscu felieton, w którym opisaliśmy starania jakie czyni 13-letni Krzysztof Wrona z Wrocławia w celu „rozszyfrowania" zdjęcia bombowego Liberatora. Zdjęcie to znalazł w domowych zakamarkach, wśród pamiątek po dziadku. Na zdjęciu – jest wśród kolegów członek rodziny Krzysztofa, szwagier dziadka naszego młodego czytelnika. Chłopiec prosił nas, abyśmy dowiedzieli się z jakiej eskadry pochodził uwidoczniony na zdjęciu Liberator.

Dostaliśmy w tej sprawie trzy listy. Dariusz Wyspiański (ul. Powstańców Śl. 116/43, 53-333 Wrocław) utrzymuje, że samolot – jest to Liberator MkV z 301 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej". Zdjęcie to pochodzi prawdopodobnie z 1944 roku, gdyż wtedy Dywizjon 301 miał na wyposażeniu Liberatory MkV. „Wiadomo też – pisze Dariusz Wyspiański – że w 1944 r. Dywizjon 301 został reaktywowany i po uzupełnieniu strat stał się pełnowartościową jednostką".

Zbigniew Rześny (ul. Gdańska 13, 96-300 Żyrardów) też chce pomóc Krzysiowi w identyfikacji zdjęcia. Pisze do nas tak: „W książce A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1939–1945" w wykazie Liberatorów używanych w 301 Dywizjonie mowa jest tylko o dwóch Liberatorach MkV. Jeden odpada,, ponieważ miał inne godło pilota, drugi nie jest pokazany na zdjęciu. Jego znaki rozpoznawcze: GR-U, numer fabryczny BZ 860. Podkreślam, że mogło być używanych więcej Liberatorów MkV i nie jest pewne czy Liberator GR-U był samolotem, na którym latał krewny Krzysia".

Odezwał się także p. Władysław Kulpa (ul. Marchlewskiego 7/107, 76-200 Słupsk), który pisze: „Chcąc pomóc 13-letniemu wnukowi w poszukiwaniu dziadkowego szwagra, podaję adres mego kolegi, który był w 301 Dywizjonie Liberatorów. Kolega ten brał udział w lotach nad Warszawę podczas Powstania Warszawskiego. Stacjonował we Włoszech. Oto adres mego kolegi: Jan Makowski, ul. Kościuszki 66, Kraków".

Dziękujemy za te listy, w naszym i Krzysia Wrony imieniu. Aby umożliwić ewentualną dalszą korespondencję naszych Czytelników z chłopcem, podajemy jego adres: ul. Rogowska 154 m. 5, 54-440 Wrocław. Życzymy mu powodzenia w poszukiwaniach, wyrażając zarazem własną satysfakcję, że mamy w Polsce tak dzielnych, młodych chłopców.

(z)

LISTY

MINISTERSTWO DZIĘKUJE

Ministerstwo Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska wyraża podziękowanie członkowi ZBoWiD ob. Adamowi Popielowi za wykonane prace nad identyfikacją mogił żołnierzy — lotników poległych w walce z hitlerowskim najeźdźcą we wrześniu 1939 r.

Jednocześnie Ministerstwo informuje, że nadesłane informacje dotyczące zidentyfikowania nazwisk pochowanych lotników zostaną wykorzystane do założenia ewidencji imiennej i upamiętnienia ich mogił. Ponadto materiały zebrane przez ob. Popiela będą podstawą do założenia karty ewidencyjnej pochowanego żołnierza WP oraz uzupełnią dane kartoteki obiektów cmentarza wojennego. Przekazane nazwiska uzupełniono, w miarę możliwości, brakującymi danymi personalnymi oraz zostaną skonfrontowane z dokumentacją PCK. Po wykonaniu wymienionej weryfikacji wykazy nazwisk zostaną skierowane do terenowych jednostek administracji państwowej, w celu uzupełnienia ewidencji z zaleceniem podjęcia wykonania tablic upamiętniających na mogiłach pochowanych lotników. Realizacja upamiętnienia mogił będzie uzależniona jednak od możliwości wykonawczych i materiałowych oraz środków finansowych przeznaczonych na ten cel w budżecie terenowym.

Ponadto Ministerstwo informuje, iż powołany został sepcjalny zespół do spraw identyfikacji, który zajmuje się identyfikacją żołnierzy Wojska Polskiego poległych w okresie II wojny światowej, pochowanych na terenie kraju w mogiłach bezimiennych. W roku bieżącym przewidywane jest zakończenie prac identyfikacyjnych w odniesieniu do żołnierzy WP poległych w latach 1944/45. Prace weryfikacyjne w odniesieniu do żołnierzy WP poległych we wrześniu 1939 r., pochowanych na terenie kraju, rozpoczęto w roku 1981 i będą one prowadzone w ciągu najbliższych lat.

Dyrektor Departamentu
inż. Edward Klimek

KORESPONDENCJE

AEROKLUB ŁÓDZKI

Korzystając z obecności w Łodzi kadry samolotowej i nawigacyjnego przygotowania tras przez instr. Zdzisława Dudzika, intensywny trening w konkurencjach nawigacyjnych przeprowadziło 12 załóg śmigłowcowych przygotowujących się do eliminacji na mistrzostwa świata w Piotrkowie Trybunalskim. Współpraca ze śmigłowcami pozwoliła ponadto na sprawne i urozmaicone przygotowanie tras konkurencji treningowych. Śmigłowiec „dyspozycyjny" stanowił nieocenioną pomoc w szybkim i dokładnym rozmieszczeniu w terenie sędziów ze znakami do identyfikacji.

Starając się efektywnie wykorzystać istniejącą na lotnisku sytuację, Aeroklub Łódzki rozegrał w czasie zgrupowania kadry samolotowej (19—21 czerwca) samolotowe zawody w ramach mistrzostw ligi okręgowej. W zawodach ligowych udział wzięło 12 załóg ,reprezentujących aerokluby: Częstochowski, Kielecki, Ziemi Piotrkowskiej, Łódzki. Rozegrano trzy konkurencje. Startujący zawodnicy zaprezentowali bardzo dobry poziom sportowy, dzielnie sobie radząc z trudnościami i niespodziankami na trasach. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Łódzkiego w składzie: pilot Paweł Baranowski i nawigator Andrzej Trepczyński, przed załogą Aeroklubu Kieleckiego pilotem Jerzym Komorniczakiem i nawigatorem Zenonem Zawadzkim oraz załogą Aeroklubu Łódzkiego pilotem Władysławem Urbusiem i nawigatorem Krzysztofem Zambrzyckim.

Wiesław Fiszer

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Na lotnisku aeroklubu w Szymanowie odbył się harcerski obóz szybowcowy, zorganizowany przy współpracy z IV Komendą Hufca ZHP Wrocław Fabryczna. 32 harcerzy pilotów przeszło podstawowe praktyczne szkolenie szybowcowe. Jednocześnie 15-osobowa grupa treningowa odbyła szkolenie zaawansowane do uprawnień II klasy. Zajęcia były prowadzone zarówno przez instruktorów etatowych jak też społecznych: Achila Rudnika, Aleksego Ilukiewicza, Mirosława Matusewicza i Grzegorza Skomorowskiego. W Oleśnicy trwał natomiast obóz przysposobienia obronnego organizowany przez Kuratorium Oświaty i Wychowania przy współpracy Aeroklubu Wrocławskiego. 70 uczestników przeszło szkolenie spadochronowe, prowadzone przez instruktora Jana Matuszewskiego. Modelarze Aeroklubu Wrocławskiego przebywali na obozie wędrownym, który zorganizowała Spółdzielnia Mieszkaniowa Metalowiec przy współpracy aeroklubu. Opiekował się nimi druh Ryszard Komorowski.

Jadwiga Dudała

AEROKLUB POZNAŃSKI

W Aeroklubie Poznańskim do 20 lipca br. wykonano na samolotach 2 975 lotów w czasie 498 godzin 41 minut, z tego dla sekcji samolotowej 682 loty, szybowcowej 2 137 lotów, spadochronowej 156 lotów. Sekcja samolotowa uzyskała 2 uprawnienia do akrobacji podstawowej, 1 — do lotów nawigacyjnych, 4 — do holowania szybowców, 7 — do lotów na nowym typie. Trzecią klasę pilota uzyskała 1 osoba ,drugą — jedna, licencję pilota samolotowego zawodowego — dwie osoby. Na szybowcach wykonano 2 145 lotów w czasie 1 470 godzin, przeleciano ogółem 21 155 km, z tego po trasach zamkniętych 15 925 km i nawigowanych 5 231 km. Uzyskano 26 trzecich klas pilota szybowcowego i jedną pierwszą klasę, 2 odznaki srebrne, 1 złotą i 1 diamentową. Diamentów za 300 km — 1, za 500 km — 3, za 5 000 m — 1, uprawnień instruktora szybowcowego II klasy — 1, innych uprawnień — 42. Sekcja spadochronowa wykonała ogółem 815 skoków. Uzyskano 18 trzecich klas, 30 uprawnień układacza i 8 innych uprawnień. Uzyskano 26 odznak brązowych bez wieńca, 17 — z wieńcem i 1 srebrną. Przeszkolono w ratownictwie 28 osób. Wyszkolono podstawowo 26 osób. Zrealizowano ponadto szereg imprez i pokazów lotniczych.

Mgr Marian Gutowski

KLUB·ISKRA

Dariusz Jarębski, Al. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej 23/19, 87-800 Włocławek, poszukuje książki „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939". W zamian oferuje książkę E. Gajkowskiego „Na poligonie i na defiladzie" lub zapłaci gotówką. Poszukuje też odcinków serii „Samoloty wojskowe świata", „Radzieckie samoloty bojowe", „Broń armii Układu Warszawskiego", „Okręty wojenne świata", za które zapłaci gotówką. Odpowie na każdy list.

Tomasz Zając, ul. Kołobrzeska 53B/15, 80-396 Gdańsk Oliwa, interesuje się lotnictwem i pragnie nawiązać korespondencję z kolegami o tych samych zainteresowaniach.

Zdzisław Malik, ul. Zacisze 3 m 50, 26-600 Radom, poszukuje planów lotni do wysokich lotów (lub pożyczy) i innej literatury fachowej oraz SP nr 27. W zamian oferuje wiele numerów SP oraz planów żaglówek Jungi, Wydry, Rai.

Adam Wielgo, ul. Lubelska 7, 05-304 Stanisławów, pilnie poszukuje numerów „Małego Modelarza' z planami samolotów II wojny światowej, za co oferuje prospekty turystyczne i samochodowe oraz adresy firm zagranicznych i inne luźne numery „Małego Modelarza" z lat 1971—81 lub zapłaci gotówką.

Robert Kalinowski, ul. Złocienia 4 m 18, 01-168 Warszawa, posiada odbitki kserograficzne okrętów i pojazdów oraz plany modelarskie okrętów, które wymieni na inne lub odsprzeda.

Grzegorz Skolik, osiedle PPR 29/48, 47-100 Strzelce Opolskie, poszukuje zeszytów serii TBiU o numerach 3, 5, 10, 19, 22, 25, 32, 34, 55, 58, 66, 68. Przeznacza do wymiany zeszyty tej samej serii o numerach 9, 24, 33, 37, 38, 39, 41, 46, 50, 51, 53 i 59.

PRZEPRASZAMY

Nadmierne upały i urlopy wpłynęły zapewne na osłabienie czujności ekipy naszych korektorów. I oto w nr. 32(1570) w artykule **Koncepcja reformy lotnictwa cywilnego** pojawiły się zniekształcenia: w 2 szpalcie w 1 wierszu od góry powinno być zamiast zaakceptował — **zaakcentował**, a w 3 szpalcie w 8 wierszu od dołu zamiast — jednemu z wiceministrów powinno być **jednemu z wicepremierów**. Na dodatek niezidentyfikowane elementy latające (UFO?!) zmieniły datę numeru na 19 sierpnia, podczas gdy był to numer na **9 sierpnia!**

Wyrażamy ubolewanie, iż nasze korektorskie siły bezpieczeństwa uzbrojone w ołówki i długopisy nie odparły skutecznie ataku, a wszystkich Czytelników przepraszamy za powstałe niedociągnięcia.

Redakcja

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. – **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji – **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów – **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny – **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny – **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji – **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy – **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 130 zł
półrocznie 260 zł
rocznie 520 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

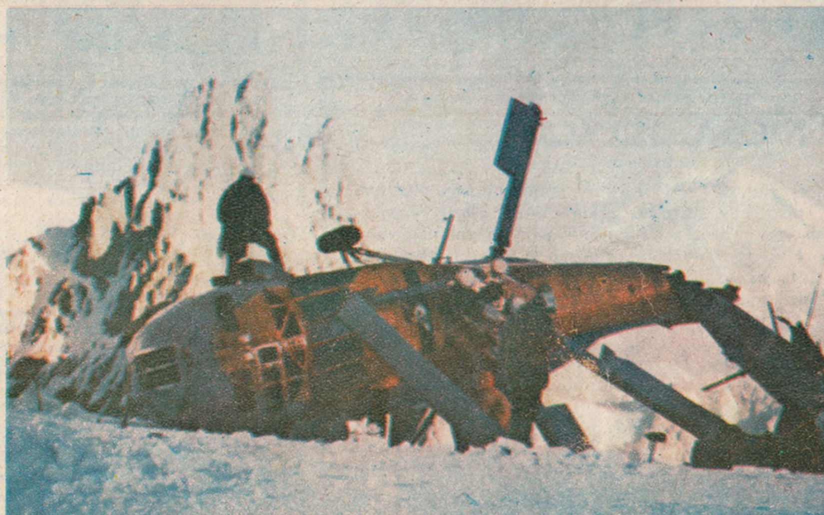
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za grancię jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 14.VIII. 1981 r. Zam. 3008. L-128. Nakład – 32 000.





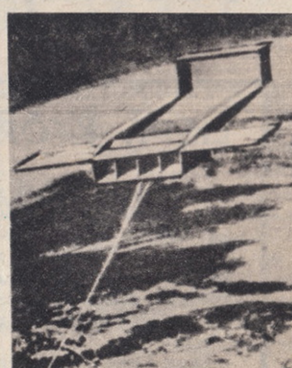
WYSOKO W GÓRACH

Wadim Hippenreiter (63 lata) należy obecnie do piątki najlepszych fotografików ZSRR. Jego specjalnością jest udział w niezwykłych i niebezpiecznych ekspedycjach badawczych, zwłaszcza górskich.

Oto historia zdjęcia ze śmigłowcem. Fotografik leciał w śmigłowcu Mi-4, jaki miał przenieść żywność i sprzęt alpinistyczny na jeden ze szczytów Kaukazu — Uszba. Śmigłowiec był już bliski celu, gdy nagły podmuch (a w górach wiatr niczym w tunelu aerodynamicznym potrafi rozpędzać się do wprost fantastycznych prędkości) pochwycił maszynę, obrócił i rzucił na lodowiec.

Piloci, fotografik i alpiniści doznali tylko lekkich obrażeń. Co zostało ze śmigłowca widzimy właśnie na zdjęciu.

Bardzo nastrojowe jest zdjęcie lotni wśród wysokich gór. Bo fotografia sportowa, to druga specjalność Hippenreitera uprawiającego swój zawód od ok. 40 lat.



USKRZYDLONA ELEKTROWNIA

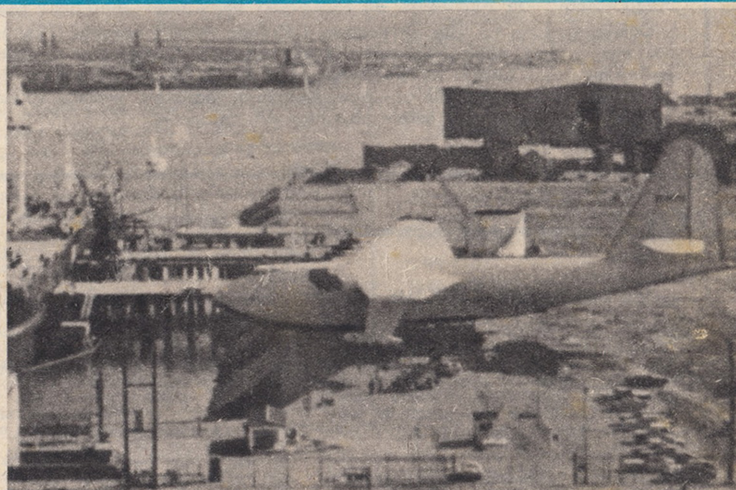
W Australii opracowano na Uniwersytecie w Sydney projekt budowy latającej elektrowni wiatrowej przewidzianej do pracy na wysokości 10 000 m. Zwraca uwagę prostota projektu: po wyholowaniu szybowca — elektrowni na odpowiednią wysokość energia elektryczna z generatorów jest przekazywana kablem-liną uwięziową — na ziemię. Model laboratoryjny zdał już egzamin. Wstępna analiza wykazała, że koszt 1 kW energii z latającej elektrowni na pewno nie przekroczy ceny uzyskania 1 kW z elektrowni wodnej.

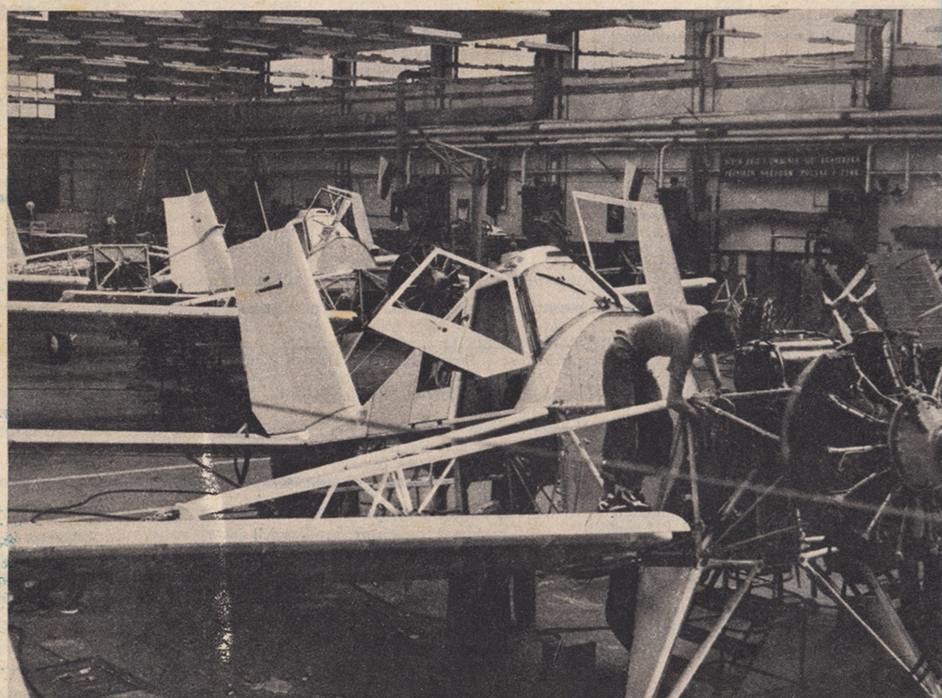
HERCULES NA WYSTAWIE

W SP nr 51-52/1980 r. pisaliśmy o największym wodnosomolocie świata konstrukcji Howarda Hughesa, jaki od 1947 r. był trzymany w hangarze lądowym i konserwowany kosztem 1 mln dol. rocznie. Niedawno Hercules został przeciągnięty holownikiem ok. 270 m i ma być wystawiony jako atrakcja turystyczna obok słynnego statku pasażerskiego Queen Mary w zatoce Long Beach.

Na zdjęciu — wodnosamolot po opuszczeniu hangaru (widoczny w głębi). Jego wielkość można porównać z pływającym dokiem. Statecznik pionowy sięga wysokości 8 pięter. Do transportu zostały zdjęte śmigła, zaś osłony silników ukryto w pokrowcach.

Jeszcze ciekawostka. W końcu 1980 r. wykonał udany start z wody i lot radiomodel — makieta wodnosamolotu Hughesa z 8 silnikami i o masie całkowitej — 37,7 kg. Rozpiętość — 4,877 m (podziałka 1:20).

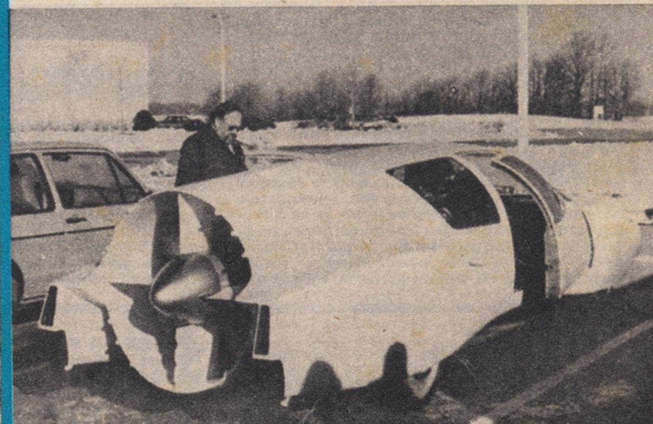




W GNIEZDZIE KRUKÓW

Linia montażowa samolotów rolniczych PZL-106A Kruk w zakładach WSK PZL-Okęcie w Warszawie.

Przy okazji zwracamy uwagę, że tytuł informacji zamieszczonej w SP nr 31/1981 r. powinien brzmieć „Latający rolnicy" (a nie lotnicy).



SAMOCHÓD KONSTRUKTORA LOTNICZEGO

Znany amerykański konstruktor lekkich samolotów sportowych inż. James Bede (m.in. miniodrzutowca w zestawie do samodzielnej budowy BD-5J) zaprojektował niezwykle ekonomiczny samochód 4-miejscowy napędzany śmigłem lotniczym. Samochód ten ma podwozie ze stopu lekkiego, nadwozie laminatowe, a śmigło otunelowane otrzymało podwójny napęd: do powolnej jazdy służy silnik elektryczny, do szybkiej — spalinowy. Kawasaki 1 000 cm^3. Zużycie paliwa — zaledwie 2,4 dm^3/100 km!

Zdjęcia i rysunki: A. Haber, „Sputnik", „RC Model Builder", „Hobby", archiwum.